

Nr 35

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring i sjölagen m. m.; given Stockholms slott den 17 januari 1964.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed

dels jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till

1) lag om ändring i sjölagen och

2) lag om ändrad lydelse av 62 § utsökningslagen,

dels ock föreslå, att riksdagen godkänner härvid fogade den 10 oktober 1957 antagna konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö.

GUSTAF ADOLF

Herman Kling

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en revision av sjölagens regler om begränsning av redares ansvarighet. Samtidigt föreslås, att riksdagen skall godkänna en i Bryssel den 10 oktober 1957 antagen konvention härom.

De föreslagna reglerna innebär, att området för de ersättningar, beträffande vilka redaren kan begränsa sin ansvarighet, väsentligt minskas. Möjligheten att bestämma ansvarighetsgränsen till ett belopp motsvarande fartygets värde slopas och begränsningsbeloppet skall angivas i visst antal Poincaré-francs för ton av fartygets dräktighet. Genom de föreslagna bestämmelserna skapas ökade möjligheter för redaren att förhindra, att hans fartyg göres till föremål för kvarstad eller annan handräckning flera gånger och i olika länder till säkerhet för fordringar, som härrör från en och samma händelse.

Förslag
till
Lag
om ändring i sjölagen

Härigenom förordnas, dels att 10 kap. samt 216, 224, 273, 274 och 323 §§¹ sjölagen skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, dels att 264—266 §§ samma lag skola upphöra att gälla.

216 §.

(Gällande lydelse)

Angående begränsning av redarens ansvar i fråga om haveribidrag, som skall gäldas av fartyg och frakt, stadgas i 10 kap. Skall haveribidrag gäldas av last eller annat gods, häfte ägaren med godset, men svare ej personligen.

216 §.

(Föreslagen lydelse)

Skall haveribidrag gäldas av last eller annat gods, häftar ägaren med godset men svarar ej personligen.

224 §.

(Gällande lydelse)

Var som — — — — — deras räddning.

Den, som — — — — — till bärgarlön.

Bärgarlön skall, — — — — — detta senare.

Äligger det — — — — — av avtalet.

Angående begränsning av redarens ansvar i fråga om lön för bärgning av fartyg eller något, som hört till fartyg, stadgas i 10 kap. Har gods eller något, som hört till gods, bärgats, häfte ägaren med det bärgade, men svare ej personligen.

Har gods eller något, som hört till gods, bärgats, häftar ägaren med det bärgade men svarar ej personligen.

Kunna parterna — — — — — av domstol.

(Föreslagen lydelse)

TIONDE KAPITLET

Om begränsning av redares ansvarighet.²

254 §.³

1 mom. Föreligger ansvarighet för redare enligt denna eller allmän lag, är ansvarigheten begränsad vad angår

1. ersättning för skada å person, som befinner sig ombord på fartyget för att medfölja detta, och för skada å egendom ombord;

¹ Senaste lydelse se beträffande 216, 224, 256—266, 273 och 274 §§ SFS 1928: 161, beträffande 254 § SFS 1936: 276, beträffande 255 § SFS 1953: 57 samt beträffande 323 § SFS 1946: 847.

² Gällande lydelse av 10 kap. se bilaga D.

³ Denna paragraf motsvarar 254 § i gällande sjölag.

2. ersättning för skada å person eller egendom, om skadan orsakats av någon som befinner sig ombord på fartyget;

3. ersättning för skada å person eller egendom, om skadan orsakats av omständighet som hänför sig till navigeringen eller handhavandet av fartyget eller till lastningen, befordringen eller lossningen av lasten eller till inskeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna;

4. ersättning för skada å hamnanläggning, bassäng eller segelbar vattenväg; samt

5. ersättning på grund av föreskriven skyldighet att avlägsna sjunket, strandat eller övergivet fartyg eller egendom ombord på sådant fartyg.

Begränsningen gäller dock ej ansvarighet på grund av skada som åsamkats befälhavaren eller medlem av besättningen eller lots eller någon person i redarens tjänst, som befinner sig ombord eller vilkens åligganden stå i samband med fartygets tjänst. Den avser ej heller ansvarighet på grund av fel eller försummelse av redaren själv, med mindre denne begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av dess besättning.

Begränsningen gäller icke ränta och kostnader i saken.

2 mom. Har redaren motfordran mot borgenären och grunda sig fordran och motfordran på en och samma händelse, skall begränsningen avse allenast det belopp varmed fordringen överstiger motfordringen.

255 §.¹

1 mom. Är ansvarigheten begränsad, svarar redaren intill ett belopp beräknat efter ettusen francs för ton av fartygets dräktighet, dock minst ett-hundrafemtiotusen francs.

Inträffar skada å person, höjes ansvarighetsgränsen i vad avser sådan skada med tvåtusenettihundra francs för ton, dock med minst sexhundra-trettiotusen francs.

2 mom. Med franc förstås en enhet innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkning till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då redaren ställer säkerhet för sin ansvarighet eller, om säkerhet icke ställes, då betalning sker.

Med dräktighet avses nettodräktigheten, för maskindrivet fartyg ökad med det maskinrum som vid bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten.

256 §.²

Den ansvarighetsgräns, varom stadgas i 255 §, gäller beträffande fordringar, vilka uppkommit på grund av en och samma händelse.

Fordringar på grund av skada å person skola i första hand tillgodoses med det ansvarighetsbelopp som avses i 255 § 1 mom. andra stycket. Förslår ej detta, skall återstoden av fordringarna tillsammans med övriga fordringar tillgodoses ur det belopp som avses i nämnda mom. första stycket.

Fördelningen av ansvarighetsbelopp skall ske i förhållande till fordringarnas storlek.

Har redaren betalat fordran som avses i denna paragraf, skall han anses träda i fordringsägarens ställe med samma rätt som denne och fordringsbeloppet medtagas vid fördelningen av ansvarighetsbeloppet, såvitt

¹ Denna paragraf ersätter 255, 258 och 260 §§ i gällande sjölag. Till 256 och 257 §§ i gällande sjölag saknas motsvarighet i förslaget.

² Denna paragraf motsvarar 259 § i gällande sjölag.

fordringen kunnat här i riket göras gällande mot redaren. Visar redaren att han, oaktat krav ännu ej skett, framdeles har att betala fordran som avses i denna paragraf, skall jämväl den fordringen medtagas vid fördelningen.

257 §.¹

Kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, skall vägras och beviljad sådan åtgärd skall hävas, om redaren inom riket hos rätten eller överexekutor ställer säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § jämte ett av myndigheten bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken. Säkerheten må åberopas gentemot alla borgenärer, för vilkas fordringar gäller begränsning till samma ansvarighetsbelopp, och skall anses vara ställd till förmån för alla sådana borgenärer.

Har redaren ställt säkerhet för ett mindre belopp än i första stycket avses och ställer han därefter hos samma myndighet säkerhet för återstoden, skall ock vad i första stycket stadgas äga tillämpning.

Om redaren ställt full säkerhet efter vad i första eller andra stycket sägs, skall på hans yrkande tidigare ställd säkerhet för fordran som avses med den fulla säkerheten frigivas.

Vad i denna paragraf är stadgat skall äga motsvarande tillämpning, om säkerheten ställts hos vederbörlig myndighet i Danmark, Finland eller Norge.

258 §.²

Kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, skall vägras och beviljad sådan åtgärd hävas, om redaren visar, att han, innan åtgärden genomförts, utom riket ställt betryggande och för borgenären tillgänglig säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § i någon av följande hamnar:

1. den hamn där den händelse inträffat varå fordringen grundas eller, om händelsen ej ägt rum i hamn, den första hamn som fartyget anlöpt efter händelsen;
2. landsättningshamnen, om fordringen avser skada å person;
3. lossningshamnen, om fordringen avser skada å last.

Har i fall som avses i första stycket säkerheten ställts i annan ort än där angives, prövar rätten eller överexekutor med hänsyn till omständigheterna, huruvida handräckningsåtgärd, som nu sagts, skall vägras eller hävas.

Vad i första och andra styckena är stadgat gäller även, om den utom riket ställda säkerheten icke motsvarar det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § men redaren inom riket hos rätten eller överexekutor ställer betryggande säkerhet för återstoden jämte ett av rätten eller överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken.

Vad i denna paragraf är stadgat om hävande av handräckningsåtgärd skall äga motsvarande tillämpning i fråga om frigivande av säkerhet, som ställts inom riket till befrielse från handräckningsåtgärd.

259 §.³

Twist om beräkning av belopp, vartill redares ansvarighet är begränsad enligt 255 §, eller om fördelningen av ansvarighetsbelopp mellan borgenä-

¹ Denna paragraf motsvarar 262 § i gällande sjölag.

² Denna paragraf saknar motsvarighet i gällande sjölag.

³ Denna paragraf motsvarar 261 § i gällande sjölag.

rer må hänskjutas till utredning och avgörande av dispaschör i fartygets hemort eller där dispasch för den orten vanligen upprättas. Har fartyget ej hemort här i riket, uppgöres dispaschen av dispaschören i Stockholm. Om ärende angående gemensamt haveri med anledning av den händelse, varå ansvarigheten grundas, är anhängigt eller väntas bliva anhängiggjort hos viss dispaschör i riket, skall dock ankomma på denne att uppgöra jämväl dispasch som här avses.

Redaren skall hos dispaschören uppgiva namn och adress på kända sakägare.

Dispaschören skall, om det ej är uppenbart att okända sakägare ej finnas, genom kungörelse, som införes i allmänna tidningarna och i tidning inom orten, anmana sakägarna att inom viss förelagd tid skriftligen bevaka sin rätt ävensom ingiva de handlingar, vilka de vilja åberopa. Särskilt meddelande skall genom brev tillställas kända sakägare. I övrigt skall i tillämpliga delar gälla vad som är stadgat om dispasch vid gemensamt haveri.

Kostnaden för dispasch, som avses i denna paragraf, är redaren skyldig att ersätta, såframt ej borgenär utan skäligen orsak hänskjutit saken till dispaschör eller eljest särskilda skäl föranleda annat.

260 §.¹

Har redaren utbetalt vad som åligger honom att utgiva enligt ovan givna bestämmelser om begränsning av ansvarigheten och visar sig sedan annan borgenär hava ägt rätt till betalning av ansvarighetsbeloppet, har redaren dock icke någon ytterligare betalningsskyldighet, därest redaren, då betalningen erlades eller, om den skedde enligt lagakraftvunnen dom eller dispasch, denna meddelades, icke ägde och ej heller genom vederbörlig undersökning kunnat få kunskap om den andres fordran.

Borgenär, som sålunda uppburit vad som rätteligen bort tillkomma annan, svarar därmed för den andres fordran, såvida han ägde kunskap om fordringen, när han erhöll betalningen.

261 §.²

Vad i detta kapitel är stadgat om begränsning av redares ansvarighet äger tillämpning jämväl i fråga om ansvarighet som åvilar fartygets ägare, som ej är redare, eller befraktare eller den som i redares ställe handhar fartygets drift.

Detsamma gäller ansvarighet vilken åvilar befälhavare eller medlem av besättningen eller lots eller någon, som är i tjänst hos redaren, ägaren, befraktaren eller den som i redares ställe handhar fartygets drift, såframt ansvarigheten uppkommit i tjänsten. Sådan ansvarighet må begränsas, oaktat den uppkommit på grund av fel eller försummelse.

Det sammanlagda belopp till vilket redare och övriga i denna paragraf omförmälda personer äga begränsa sin ansvarighet för fordringar, som uppkommit på grund av en och samma händelse, skall ej överstiga det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 §.

262 §.³

Vad i detta kapitel är stadgat äger tillämpning, när begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk myndighet.

Beträffande ansvarighet som avses i 254 § 1 mom. andra stycket första

¹ Denna paragraf motsvarar 263 § i gällande sjölag.

² Denna paragraf motsvarar 265 § i gällande sjölag.

³ Denna paragraf saknar motsvarighet i gällande sjölag.

punkten skall dock frågan, huruvida och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad, avgöras efter den lag, som gäller för tjänsteavtalet, om tjänsteavtalet regleras av lagen i annan stat, som är ansluten till 1957 års internationella konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö.

263 §.¹

Konungen äger förordna, att i stället för bestämmelserna i detta kapitel andra regler skola här i riket tillämpas i fråga om fartyg hemmahörande i annan främmande stat än sådan, som utan förbehåll anslutit sig till 1957 års internationella konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

273 §.

Har redaren — — — — — — — — — — uppburna beloppet.
Vad i 263 § är stadgat skall i sådant fall äga motsvarande tillämpning. Vad i 260 § är stadgat skall i sådant fall äga motsvarande tillämpning.

274 §.

Har äganderätten — — — — — — — — — — för överlåtelsen.
Vad i 263 § är stadgat skall i sådant fall äga motsvarande tillämpning. Vad i 260 § är stadgat skall i sådant fall äga motsvarande tillämpning.

323 §.

Om *rådstuvurätts* behörighet att upptaga tvistemål enligt denna lag gälla i tillämpliga delar vad angående laga domstol i tvistemål i allmänhet är stadgat. Talan må ock väckas vid *rådstuvurätten* i den ort, där fartyget finnes. Finnes ej *rådstuvurätt* å ort, där svaranden enligt vad sålunda är föreskrivet må sökas, äge kåranden instämman tvisten till den *rådstuvurätt*, som är närmast den orten.

Om *rådhusrätts* behörighet att upptaga tvistemål enligt denna lag gäller i tillämpliga delar vad som är stadgat angående laga domstol i tvistemål i allmänhet. Talan må ock väckas vid *rådhusrätten* i den ort där fartyget finnes eller, såvitt angår fordran för vilken hos myndighet säkerhet ställts till befrielse från kvarstad eller annan handräckning, hos *rådhusrätten* i den ort där säkerheten ställts. Talan må väckas hos sistnämnda *rådhusrätt* angående fordran som säkerheten avsett, oaktat säkerheten frigivits. Finnes ej *rådhusrätt* i ort, där svaranden må sökas enligt vad sålunda är föreskrivet, äger kåranden instämman tvisten till den *rådhusrätt*, som är närmast den orten.

Äro flera — — — — — — — — — — rederiets hemvist.

¹ Denna paragraf motsvarar 266 § i gällande sjölag.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1964. 10 kap. sjölagen i dess nu gällande lydelse skall dock fortfarande äga tillämpning i fall då den händelse, varå ansvarigheten grundas, inträffat före ikraftträdandet.

Vad i 323 § stadgas därom att talan må väckas hos rådhusrätten i den ort, där säkerhet ställts, skall ej gälla, om säkerheten ställts före lagens ikraftträdande.

Förslag

till

Lag

om ändrad lydelse av 62 § utsökningslagen

Härigenom förordnas, att 62 § utsökningslagen¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

62 §.

Av gäldenärs — — — — — med lösören.

Häftar på — — — — — övriga tillgångar.

Hurusom med utmätning för fordran, för vars betalning redare står i begränsat ansvar, kan komma att anstå såvitt angår annan egendom än fartyget, frakten och sådana fordringar, i vilka enligt 268 § sjölagen sjöpanträtt åtnjutes, därom stadgas i nämnda lag.

Vid utmätning — — — — — avbetalningsköp iakttagas.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1964.

¹ Senaste lydelse se SFS 1955:234.

Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer

Les Hautes Parties Contractantes, Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer;

Ont décidé de conclure une Convention à cet effet, et en conséquence ont convenu ce qui suit:

Article 1.

(1) Le propriétaire d'un navire de mer peut limiter sa responsabilité au montant déterminé par l'article 3 de la présente Convention pour les créances qui résultent de l'une des causes suivantes, à moins que l'événement donnant naissance à la créance ait été causé par la faute personnelle du propriétaire:

(a) mort ou lésions corporelles de toute personne se trouvant à bord pour être transportée, et pertes ou dommages de tous biens se trouvant à bord du navire;

(b) mort ou lésions corporelles de toute autre personne sur terre ou sur l'eau, pertes ou dommages à tous autres biens ou atteintes à tous droits causés par le fait, la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord du navire, dont le propriétaire est responsable, ou de toute autre personne ne se trouvant pas à bord et dont le propriétaire est responsable, pourvu que, dans ce dernier cas, le fait, la négligence ou la faute se rapportent à la navigation, à l'administration du navire, au chargement, au transport ou au déchargement de la cargaison, à

International Convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships

The High Contracting Parties,

Having recognised the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships;

Have decided to conclude a Convention for this purpose, and thereto have agreed as follows:

Article 1.

(1) The owner of a sea-going ship may limit his liability in accordance with Article 3 of this Convention in respect of claims arising from any of the following occurrences, unless the occurrence giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner:

(a) Loss of life of, or personal injury to, any person being carried in the ship, and loss of, or damage to, any property on board the ship;

(b) Loss of life of, or personal injury to, any other person, whether on land or on water, loss of or damage to any other property or infringement of any rights caused by the act, neglect or default of any person on board the ship for whose act, neglect or default the owner is responsible or any person not on board the ship for whose act, neglect or default the owner is responsible: Provided however that in regard to the act, neglect or default of this last class of person, the owner shall only be entitled to limit his liability when the act, neglect or default is

Internationell konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö

De höga fördragsslutande parterna, vilka insett önskvärdheten av att genom avtal fastställa vissa likformiga regler för begränsning av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö, hava beslutat att avsluta en konvention för detta ändamål och därför överenskommit om följande.

Artikel 1

(1) Fartygsägaren må begränsa sin ansvarighet till det belopp, som bestämmes i artikel 3 i denna konvention, beträffande fordringar vilka uppkomma på grund av någon av följande händelser, såframt ej den händelse som giver upphov till fordringen har orsakats genom fel eller försummelse av ägaren själv:

(a) dödsfall eller personskada som drabbar den, vilken befinner sig ombord på fartyget för att medfölja detta, samt förlust av eller skada å egendom ombord på fartyget;

(b) dödsfall eller personskada som drabbar annan, vare sig på land eller på vattnet, förlust av eller skada å annan egendom eller intrång i rättighet, om dödsfallet, skadan, förlusten eller intrånget orsakats genom handling, fel eller försummelse av någon, som befinner sig ombord på fartyget och för vars handling, fel eller försummelse fartygsägaren svarar, eller av någon som icke befinner sig ombord på fartyget och för vars handling, fel eller försummelse fartygsägaren svarar; i sistnämnda fall dock under förutsättning att handlingen, felet eller för-

l'embarquement, au transport ou au débarquement des passagers;

(c) Toute obligation ou responsabilité imposée par une loi relative à l'enlèvement des épaves et se rapportant au renflouement, à l'enlèvement ou à la destruction d'un navire coulé, échoué ou abandonné (y compris tout ce qui se trouve à bord), ainsi que toute obligation ou responsabilité résultant des dommages causés par un navire de mer aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables.

(2) Dans la présente Convention, l'expression "dommages corporels" désigne les créances d'indemnité résultant de mort et de lésions corporelles; l'expression "dommages matériels" désigne toutes les autres créances mentionnées au paragraphe (1) ci-dessus.

(3) Le droit d'un propriétaire de navire de limiter sa responsabilité dans les cas visés au paragraphe (1) du présent article lui est reconnu même si sa responsabilité dérive de la propriété, de la possession, de la garde ou du contrôle du navire, sans preuve de sa faute ou de celle de personnes dont il doit répondre.

(4) Le présent article ne s'applique pas:

(a) aux créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;

(b) aux créances du capitaine, des membres de l'équipage ou de tous autres préposés du propriétaire du navire se trouvant à bord ou dont les fonctions se rattachent au service du navire, ainsi qu'aux créances de leurs héritiers et ayants cause, si, selon la loi régissant le contrat d'engagement, le propriétaire n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, se-

one which occurs in the navigation or the management of the ship or in the loading, carriage or discharge of its cargo or in the embarkation, carriage or disembarkation of its passengers;

(c) Any obligation or liability imposed by any law relating to the removal of wreck and arising from or in connection with the raising, removal or destruction of any ship which is sunk, stranded or abandoned (including anything which may be on board such ship) and any obligation or liability arising out of damage caused to harbour works, basins and navigable waterways.

(2) In the present Convention the expression »personal claims» means claims resulting from loss of life and personal injury; the expression »property claims» means all other claims set out in paragraph (1) of this Article.

(3) An owner shall be entitled to limit his liability in the cases set out in paragraph (1) of this Article even in cases where his liability arises, without proof of negligence on the part of the owner or of persons for whose conduct he is responsible, by reason of his ownership, possession, custody or control of the ship.

(4) Nothing in this Article shall apply:

(a) To claims for salvage or to claims for contribution in general average;

(b) To claims by the master, by members of the crew, by any servants of the owner on board the ship or by servants of the owner whose duties are connected with the ship, including the claims of their heirs, personal representatives or dependents, if under the law governing the contract of service between the owner and such servants the owner is not entitled to limit his liability

summelsen hänför sig till navigeringen eller handhavandet av fartyget eller till lastningen, befordringen eller lossningen av lasten eller till inskeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna;

(c) förpliktelse eller ansvarighet som ålägges i lagstiftning rörande avlägsnandet av vrak och som hänför sig till lyftandet, avlägsnandet eller förstörandet av sjunket, strandat eller övergivet fartyg (inbegripet det som finnes ombord på sådant fartyg) samt varje förpliktelse eller ansvarighet som härrör från skada tillfogad hamn-, bassäng- eller vattenvägsanläggningar.

(2) I denna konvention betecknar uttrycket »personfordringar» fordringar som följer av dödsfall och personskada; uttrycket »egendomsfordringar» betecknar alla övriga fordringar som angivas vid (1) i denna artikel.

(3) Fartygsägare skall vara berättigad att begränsa sin ansvarighet i de vid (1) i denna artikel omnämnda fallen även om hans ansvarighet, utan att fel eller försummelse av fartygsägaren eller någon för vilken han svarar visats föreligga, härflyter ur äganderätten till eller besittningen eller vården av fartyget eller ur kontrollen över detsamma.

(4) Denna artikel skall icke tillämpas

(a) å fordringar på bärgarlön eller bidrag i gemensamt haveri;

(b) å fordringar tillkommande befälhavaren, medlemmar av besättningen eller andra personer i fartygsägarens tjänst vilka befinna sig ombord på fartyget eller vilkas åligganden stå i samband med fartygets tjänst, inbegripet fordringar tillkommande dylika personers arvingar och rättsinnehavare, såframt enligt den lag som reglerar tjänsteavtalet fartygsägaren icke har rätt att begränsa

lon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 3 ci-après.

(5) Si le propriétaire d'un navire est autorisé à faire valoir à l'égard d'un créancier une créance pour un dommage résultant du même événement, les créances respectives seront compensées, et les dispositions de la présente Convention ne s'appliqueront qu'au solde éventuel.

(6) La *lex fori* déterminera la personne à qui incombe la preuve que l'événement donnant lieu à la créance a été ou non causé par la faute personnelle du propriétaire.

(7) Le fait d'invoquer la limitation de sa responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

Article 2.

(1) La limitation de la responsabilité déterminée par l'article 3 de la présente Convention, s'applique à l'ensemble des créances du chef de dommages corporels et de dommages matériels nées d'un même événement, sans avoir égard aux créances nées ou à naître d'un autre événement.

(2) Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'article 3, le montant global correspondant à ces limites pourra être constitué en un fonds de limitation unique.

(3) Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de la responsabilité est opposable.

(4) Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire par

in respect of such claims or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 3 of this Convention.

(5) If the owner of a ship is entitled to make a claim against a claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall only apply to the balance, if any.

(6) The question upon whom lies the burden of proving whether or not the occurrence giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner shall be determined by the *lex fori*.

(7) The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

Article 2.

(1) The limit of liability prescribed by Article 3 of this Convention shall apply to the aggregate of personal claims and property claims which arise on any distinct occasion without regard to any claims which have arisen or may arise on any other distinct occasion.

(2) When the aggregate of the claims which arise on any distinct occasion exceeds the limits of liability provided for by Article 3 the total sum representing such limits of liability may be constituted as one distinct limitation fund.

(3) The fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.

(4) After the fund has been constituted, no claimant against the fund shall be entitled to exercise any right against any other assets

sin ansvarighet beträffande sådana fordringar eller endast må begränsa ansvarigheten till ett högre belopp än i artikel 3 sägs.

(5) Om fartygsägaren är berättigad att mot en fordringsägare göra gällande fordran som uppkommit på grund av samma händelse, skola deras respektive fordringar avräknas mot varandra och bestämmelserna i denna konvention tillämpas endast å eventuellt överskott.

(6) Enligt *lex fori* skall avgöras vem det åligger att bevisa att den händelse, som givit upphov till fordringen, orsakats eller icke orsakats genom fel eller försummelse av fartygsägaren själv.

(7) Åberopandet av ansvarighetsbegränsning innebär icke medgivande av ansvarighet.

Artikel 2

(1) Den i artikel 3 i denna konvention föreskrivna ansvarighetsbegränsningen skall tillämpas å det sammanlagda beloppet av de personfordringar och egendomsfordringar som uppkomma på grund av en och samma händelse, utan hänsyn till fordringar som uppkommit eller kunna uppkomma på grund av annan händelse.

(2) När det sammanlagda beloppet av de fordringar, som uppkomma på grund av en och samma händelse, överstiger de i artikel 3 bestämda ansvarighetsgränserna, må hela det belopp, som motsvarar dessa gränser, avsättas såsom en särskild begränsningsfond.

(3) Den sålunda bildade fonden skall vara tillgänglig endast för betalning av fordringar beträffande vilka begränsning av ansvarigheten kan åberopas.

(4) Sedan fonden bildats, må fordringsägare, åt vilka fonden är förbehållen, icke för samma fordran göra gällande rätt mot annan, far-

les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

Article 3.

(1) Les montants auxquels le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité dans les cas prévus à l'article 1 sont:

(a) au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages matériels, une somme totale de 1 000 francs par tonneau de jauge du navire;

(b) au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages corporels, une somme totale de 3 100 francs par tonneau de jauge du navire;

(c) au cas où l'événement a donné lieu à la fois à des dommages corporels et à des dommages matériels, une somme totale de 3 100 francs par tonneau de jauge du navire, dont une première partie de 2 100 francs par tonneau de jauge sera exclusivement affectée au règlement des créances du chef de dommages corporels, et dont une seconde partie de 1 000 francs par tonneau de jauge du navire sera affectée au paiement des créances du chef de dommages matériels; toutefois, lorsque la première partie est insuffisante pour payer intégralement les créances du chef de dommages corporels, le solde impayé de celles-ci viendra en concurrence avec les créances du chef de dommages matériels pour être payé par la seconde partie du fonds.

(2) Dans chaque partie du fonds de limitation, la répartition se fera entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.

(3) Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article 1, paragraphe (1), il est autorisé à pren-

of the shipowner in respect of his claim against the fund, if the limitation fund is actually available for the benefit of the claimant.

Article 3.

(1) The amounts to which the owner of a ship may limit his liability under Article 1 shall be:

(a) Where the occurrence has only given rise to property claims an aggregate amount of 1.000 francs for each ton of the ship's tonnage;

(b) Where the occurrence has only given rise to personal claims an aggregate amount of 3.100 francs for each ton of the ship's tonnage;

(c) Where the occurrence has given rise both to personal claims and property claims an aggregate amount of 3.100 francs for each ton of the ship's tonnage, of which a first portion amounting to 2.100 francs for each ton of the ship's tonnage shall be exclusively appropriated to the payment of personal claims and of which a second portion amounting to 1.000 francs for each ton of the ship's tonnage shall be appropriated to the payment of property claims: Provided however that in cases where the first portion is insufficient to pay the personal claims in full, the unpaid balance of such claims shall rank rateably with the property claims for payment against the second portion of the fund.

(2) In each portion of the limitation fund the distribution among the claimants shall be made in proportion to the amounts of their established claims.

(3) If before the fund is distributed the owner has paid in whole or in part any of the claims set out in Article 1 paragraph (1), he shall pro tanto be placed in the same

tygsägaren tillhörig egendom, förutsatt att begränsningsfonden verkligen är tillgänglig för tillgodoseende av fordringsägaren.

Artikel 3

(1) De belopp, till vilka fartygsägaren må begränsa sin ansvarighet i de i artikel 1 avsedda fallen, äro

(a) där händelsen endast har givit upphov till egendomsfordringar, ett sammanlagt belopp av 1 000 francs för ton av fartygets dräktighet;

(b) där händelsen endast har givit upphov till personfordringar, ett sammanlagt belopp av 3 100 francs för ton av fartygets dräktighet;

(c) där händelsen har givit upphov till både personfordringar och egendomsfordringar, ett sammanlagt belopp av 3 100 francs för ton av fartygets dräktighet, av vilket en första del om 2 100 francs för ton av fartygets dräktighet skall anslås utslutande till betalning av personfordringar och en andra del om 1 000 francs för ton av fartygets dräktighet till betalning av egendomsfordringar; dock skall, i fall där den första delen ej förslår till full betalning av personfordringarna, den obetalda återstoden av sådana fordringar gälla lika med egendomsfordringarna för betalning ur den andra delen av fonden.

(2) I vardera delen av begränsningsfonden skall fördelningen mellan fordringsägarna göras i förhållande till beloppen av deras styrkta fordringar.

(3) Om fartygsägaren före fondens fördelning helt eller delvis betalat någon av de i artikel 1 (1) nämnda fordringarna, är han berättigad att träda i fordringsägarens

dre, à due concurrence, les lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, selon le droit du pays où le fonds est constitué, ce créancier aurait pu faire reconnaître en justice sa créance contre le propriétaire.

(4) Lorsque le propriétaire établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article 1, paragraphe (1), le tribunal ou toute autre autorité compétente du pays où le fonds est constitué pourra ordonner qu'une somme suffisante sera provisoirement réservée pour permettre au propriétaire de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds, aux conditions indiquées dans le paragraphe précédent.

(5) Pour déterminer la limite de la responsabilité d'un propriétaire de navire, conformément aux dispositions du présent article, tout navire de moins de 300 tonneaux de jauge sera assimilé à un navire de ce tonnage.

(6) Le franc mentionné dans cet article est considéré comme se rapportant à une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Les montants mentionnés au paragraphe (1) du présent article seront convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de la responsabilité est invoquée; la conversion s'effectuera suivant la valeur de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus, à la date où le propriétaire de navire aura constitué le fonds, effectué le paiement ou fourni, conformément à la loi de cet Etat, toute garantie équivalente.

(7) Pour l'application de cette Convention, le tonnage sera calculé comme suit:

-- pour les navires à vapeur ou autres navires à propulsion mécani-

position in relation to the fund as the claimant whose claim he has paid, but only to the extent that the claimant whose claim he has paid would have had a right of recovery against him under the national law of the State where the fund has been constituted.

(4) Where the shipowner establishes that he may at a later date be compelled to pay in whole or in part any of the claims set out in Article 1 paragraph (1) the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable the shipowner at such later date to enforce his claim against the fund in the manner set out in the preceding paragraph.

(5) For the purpose of ascertaining the limit of an owner's liability in accordance with the provisions of this Article the tonnage of a ship of less than 300 tons shall be deemed to be 300 tons.

(6) The franc mentioned in this Article shall be deemed to refer to a unit consisting of sixty five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The amounts mentioned in paragraph (1) of this Article shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought on the basis of the value of that currency by reference to the unit defined above at the date on which the shipowner shall have constituted the limitation fund, made the payment or given a guarantee which under the law of that State is equivalent to such payment.

(7) For the purpose of this Convention tonnage shall be calculated as follows:

-- in the case of steamships or other mechanically propelled

ställe med samma rätt som denne vid fondens fördelning, dock endast i den utsträckning som denne fordringsägare skulle ha kunnat göra sin fordran mot fartygsägaren rättsligen gällande enligt lagen i den stat där fonden bildats.

(4) Där fartygsägaren styrker att han vid en senare tidpunkt kan bli nödsakad att helt eller delvis betala någon av de i artikel 1 (1) nämnda fordringarna, må domstol eller annan behörig myndighet i den stat, där fonden har bildats, förordna att ett tillräckligt belopp skall tillsvidare avsättas för att möjliggöra för fartygsägaren att vid en sådan senare tidpunkt göra gällande sina rättigheter mot fonden på de under föregående punkt angivna villkoren.

(5) Vid fastställandet av gränsen för fartygsägares ansvarighet enligt bestämmelserna i denna artikel skall dräktigheten av ett fartyg om mindre än 300 ton anses vara 300 ton.

(6) Den franc, som nämnes i denna artikel, skall anses hänföra sig till en enhet bestående av sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. De vid (1) i denna artikel nämnda beloppen skola omräknas till inhemskt myntslag i den stat, i vilken begränsning sökes, på grundval av myntslagets värde i förhållande till den ovan definierade enheten å den dag, då fartygsägaren bildade begränsningsfonden, verkställde betalningen eller, i överensstämmelse med lagen i den staten, ställde likvärdig säkerhet.

(7) Vid tillämpningen av denna konvention skall dräktigheten beräknas sålunda:

— Beträffande ångfartyg eller andra mekaniskt framdrivna fartyg

que, le tonnage net augmenté du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils de force motrice, a été déduit du tonnage brut en vue de déterminer le tonnage net;

- pour tous autres navires, le tonnage net.

Article 4.

Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 3, paragraphe (2) de la présente Convention, les règles relatives à la constitution et à la distribution du fonds éventuel et toutes les règles de procédure sont déterminées par la loi nationale de l'Etat où le fonds est constitué.

Article 5.

(1) Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé à limiter sa responsabilité, en vertu de la présente Convention, et lorsque le navire ou tout autre navire ou tout autre bien appartenant au même propriétaire, a été saisi dans le ressort d'un Etat contractant, ou qu'une caution ou une autre garantie a été fournie pour éviter la saisie, le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat peut ordonner la mainlevée de la saisie du navire ou de tout autre bien ou la libération de la garantie donnée, à condition qu'il soit prouvé que le propriétaire a déjà fourni une caution suffisante ou toute autre garantie pour une somme égale à la pleine limite de sa responsabilité, telle qu'elle résulte de la présente Convention et que la caution ou la garantie ainsi fournie est effectivement disponible au profit du demandeur, conformément à ses droits.

(2) Lorsque, dans les circonstances mentionnées sous le paragraphe (1) du présent article, une caution ou autre garantie a déjà été donnée:

ships there shall be taken the net tonnage with the addition of the amount deducted from the gross tonnage on account of engine room space for the purpose of ascertaining the net tonnage;

- in the case of all other ships there shall be taken the net tonnage.

Article 4.

Without prejudice to the provisions of Article 3, paragraph (2) of this Convention, the rules relating to the constitution and distribution of the limitation fund, if any, and all rules of procedure shall be governed by the national law of the State in which the fund is constituted.

Article 5.

(1) Whenever a shipowner is entitled to limit his liability under this Convention, and the ship or another ship or other property in the same ownership has been arrested within the jurisdiction of a Contracting State or bail or other security has been given to avoid arrest, the Court or other competent authority of such State may order the release of the ship or other property or of the security given if it is established that the shipowner has already given satisfactory bail or security in a sum equal to the full limit of his liability under this Convention and that the bail or other security so given is actually available for the benefit of the claimant in accordance with his rights.

(2) Where, in circumstances mentioned in paragraph (1) of this Article, bail or other security has already been given:

tages nettodräktigheten, ökad med den rymd som med hänsyn till det utrymme, vilket upptages av maskineriet för drivkraften, dragits från bruttodräktigheten för att bestämma nettodräktigheten;

— Beträffande alla andra fartyg tages nettodräktigheten.

Artikel 4

Där ej annat följer av bestämmelserna i artikel 3 (2) i denna konvention, skola reglerna för bildandet och fördelningen av den eventuella begränsningsfonden samt alla regler avseende förfarandet bestämmas av lagen i den stat i vilken fonden är bildad.

Artikel 5

(1) Närhelst fartygsägare är berättigad att begränsa sin ansvarighet enligt denna konvention, och fartyget eller annat fartyg eller annan egendom som tillhör samme fartygsägare har blivit föremål för handräckningsåtgärd inom fördragslutande stats jurisdiktionsområde eller borgen eller annan säkerhet har ställts för att undvika handräckningsåtgärd, må domstol eller annan behörig myndighet i denna stat förordna om hävande av handräckningsåtgärden beträffande fartyget eller annan egendom eller om frigivande av den ställda säkerheten, om det styrkes att fartygsägaren redan har ställt tillräcklig borgen eller säkerhet för hela det belopp vartill hans ansvarighet må begränsas enligt denna konvention och att den borgen eller annan säkerhet, som sålunda ställts, verkligen är tillgänglig för tillgodoseende av fordringsägarens rätt.

(2) Har, under omständigheter som angivas vid (1) i denna artikel, borgen eller annan säkerhet redan ställts

(a) au port où s'est produit l'accident donnant lieu à la créance;

(a) at the port where the accident giving rise to the claim occurred;

(b) au premier port d'escale après l'accident si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port;

(b) at the first port of call after the accident if the accident did not occur in a port;

(c) au port de débarquement ou de déchargement, s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises;

(c) at the port of disembarkation or discharge if the claim is a personal claim or relates to damage to cargo;

le tribunal ou toute autre autorité compétente ordonnera la mainlevée de la saisie du navire ou la libération de la caution ou autre garantie lorsque les conditions indiquées au paragraphe (1) du présent article seront réunies.

the Court or other competent authority shall order the release of the ship or the bail or other security given, subject to the conditions set forth in paragraph (1) of this Article.

(3) Les dispositions des paragraphes (1) et (2) du présent article seront également applicables, si la caution ou toute autre garantie déjà donnée est inférieure à l'entière limite de la responsabilité sous l'empire de la présente Convention, à condition qu'une caution ou toute autre garantie suffisante soit donnée pour la différence.

(3) The provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article shall apply likewise if the bail or other security already given is in a sum less than the full limit of liability under this Convention: Provided that satisfactory bail or other security is given for the balance.

(4) Lorsque le propriétaire a donné caution ou fourni une autre garantie pour un montant correspondant à la pleine limite de sa responsabilité conformément à la présente Convention, cette caution ou cette autre garantie pourront servir au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité.

(4) When the shipowner has given bail or other security in a sum equal to the full limit of his liability under this Convention such bail or other security shall be available for the payment of all claims arising on a distinct occasion and in respect of which the shipowner may limit his liability.

(5) La procédure relative aux actions engagées par application des dispositions de la présente Convention et les délais dans lesquels ces actions doivent être exercées, seront réglés par la loi nationale de l'Etat contractant dans lequel le procès a lieu.

(5) Questions of procedure relating to actions brought under the provisions of this Convention and also the time limit within which such actions shall be brought or prosecuted shall be decided in accordance with the national law of the Contracting State in which the action takes place.

(a) i den hamn där den olycka inträffade, som givit upphov till fordringen;

(b) i den första hamn som fartyget anlöpte efter olyckan, om olyckan icke skedde i hamn;

(c) i landsättnings- eller lossningshamnen, om fordringen utgör personfordran eller hänför sig till skada å lasten;

skall domstol eller annan behörig myndighet förordna om hävande av handräckningsåtgärden beträffande fartyget eller om frigivande av ställd borgen eller annan säkerhet på de villkor som angivas vid (1) i denna artikel.

(3) Bestämmelserna vid (1) och (2) i denna artikel skola äga motsvarande tillämpning, om borgen eller annan säkerhet, som redan ställts, understiger det belopp vartill ansvarigheten må begränsas enligt konventionen, under förutsättning att tillräcklig borgen eller annan säkerhet ställes för återstoden.

(4) När fartygsägaren har ställt borgen eller annan säkerhet för ett belopp motsvarande hela det belopp vartill hans ansvarighet må begränsas enligt denna konvention, skall sådan borgen eller annan säkerhet vara tillgänglig för betalning av alla fordringar, som uppkomma på grund av en och samma händelse och beträffande vilka fartygsägaren må begränsa sin ansvarighet.

(5) Förfarandet vid rättsliga åtgärder enligt bestämmelserna i denna konvention och de tidsfrister, inom vilka sådana åtgärder skola vidtagas, regleras av lagen i den fördragsslutande stat där åtgärderna vidtagas.

Article 6.

(1) Dans la présente Convention, la responsabilité du propriétaire du navire inclut la responsabilité du navire lui-même.

(2) Sous réserve du paragraphe (3) du présent article, les dispositions de cette Convention seront applicables à l'affrètement, à l'armateur, à l'armateur gérant, ainsi qu'aux capitaine, membres de l'équipage et autres préposés du propriétaire, de l'affrètement, de l'armateur ou de l'armateur gérant, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de la même manière qu'elles s'appliquent au propriétaire lui-même, sans que le montant global de la responsabilité limitée du propriétaire et de toutes ces autres personnes du chef de dommages corporels et matériels, résultant d'un même événement, puisse excéder les montants fixés conformément à l'article 3 de la présente Convention.

(3) Lorsqu'une action est dirigée contre le capitaine ou les membres de l'équipage, ceux-ci peuvent limiter leur responsabilité même si l'événement qui est à l'origine de la créance, a pour cause leur faute personnelle. Toutefois, si le capitaine ou le membre de l'équipage est en même temps seul propriétaire, copropriétaire, affrètement, armateur ou armateur gérant, la disposition du présent paragraphe ne s'applique que lorsqu'il s'agit d'une faute commise en sa qualité de capitaine ou de membre de l'équipage.

Article 7.

La présente Convention s'appliquera chaque fois que le propriétaire d'un navire ou toute autre personne ayant le même droit en vertu

Article 6.

(1) In this Convention the liability of the shipowner includes the liability of the ship herself.

(2) Subject to paragraph (3) of this Article, the provisions of this Convention shall apply to the charterer, manager and operator of the ship, and to the master, members of the crew and other servants of the owner, charterer, manager or operator acting in the course of their employment, in the same way as they apply to an owner himself: Provided that the total limits of liability of the owner and all such other persons in respect of personal claims and property claims arising on a distinct occasion shall not exceed the amounts determined in accordance with Article 3 of this Convention.

(3) When actions are brought against the master or against members of the crew such persons may limit their liability even if the occurrence which gives rise to the claims resulted from the actual fault or privity of one or more of such persons. If, however, the master or member of the crew is at the same time the owner, co-owner, charterer, manager or operator of the ship the provisions of this paragraph shall only apply where the act, neglect or default in question is an act, neglect or default committed by the person in question in his capacity as master or as member of the crew of the ship.

Article 7.

This Convention shall apply whenever the owner of a ship, or any other person having by virtue of the provisions of Article 6 hereof

Artikel 6

(1) I denna konvention inbegriper fartygsägarens ansvarighet fartygets egen ansvarighet.

(2) Där ej annat följer av vad som stadgas under (3) i denna artikel, skola bestämmelserna i denna konvention tillämpas å befraktaren, redaren och den som i redares ställe handhaver fartygets drift samt å befälhavaren, medlemmar av besättningen och andra personer i tjänst hos befraktaren, redaren eller den som i redares ställe handhaver fartygets drift, när de utöva sin tjänst, på samma sätt som bestämmelserna tillämpas å fartygsägaren själv; dock skall det sammanlagda beloppet av fartygsägarens och alla dessa andra personers begränsade ansvarighet för personfordringar och egendomsfordringar, som uppkomma på grund av en och samma händelse, icke överstiga de i överensstämmelse med artikel 3 i denna konvention bestämda beloppen.

(3) När talan riktas mot befälhavaren eller medlemmar av besättningen, må dessa begränsa sin ansvarighet även om den händelse, som giver upphov till fordringen, har orsakats av en eller flera sådana personers eget fel eller egen försummelse. Om emellertid befälhavaren eller besättningsmedlemmen är på samma gång ägare, delägare, befraktare eller redare i avseende å fartyget eller i redares ställe handhaver fartygets drift, skola bestämmelserna i detta stycke endast tillämpas när felet eller försummelsen begåtts av personen i fråga i hans egenskap av befälhavare eller medlem av besättningen å fartyget.

Artikel 7

Denna konvention skall äga tillämpning närhelst fartygsägaren eller annan person, vilken i kraft av bestämmelserna i artikel 6 har sam-

de l'article 6, limite ou cherche à limiter sa responsabilité devant les tribunaux de l'un des Etats contractants ou tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou une caution ou toute autre garantie, dans le territoire de l'un de ces Etats.

Néanmoins, tout Etat contractant aura le droit d'exclure totalement ou partiellement du bénéfice de cette Convention tout Etat non contractant ou toute personne qui n'a pas, au moment où elle prend des mesures pour limiter sa responsabilité ou pour obtenir, conformément à l'article 5, la libération d'un navire, ou de tout autre bien saisi ou d'une caution ou de toute autre garantie, sa résidence habituelle ou son siège principal d'exploitation dans l'un des Etats contractants ou dont le navire à raison duquel elle veut limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir la libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un des Etats contractants.

Article 8.

Tout Etat contractant se réserve le droit de déterminer quelles sont les autres catégories de navires qui seront assimilées aux navires de mer pour les besoins de la présente Convention.

Article 9.

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la dixième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime.

the same rights as an owner of a ship, limits or seeks to limit his liability before the Court of a Contracting State or seeks to procure the release of a ship or other property arrested or the bail or other security given within the jurisdiction of any such State.

Nevertheless, each Contracting State shall have the right to exclude, wholly or partially, from the benefits of this Convention any non-Contracting State, or any person who, at the time when he seeks to limit his liability or to secure the release of a ship or other property arrested or the bail or other security in accordance with the provisions of Article 5 hereof, is not ordinarily resident in a Contracting State, or does not have his principal place of business in a Contracting State, or any ship in respect of which limitation of liability or release is sought which does not at the time specified above fly the flag of a Contracting State.

Article 8.

Each Contracting State reserves the right to decide what other classes of ship shall be treated in the same manner as sea-going ships for the purposes of this Convention.

Article 9.

This Convention shall be open for signature by the States represented at the tenth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

ma rättigheter som fartygsägare, begränsar eller söker begränsa sin ansvarighet inför domstol i fördragsslutande stat eller söker utverka frigivandet av fartyg eller annan egendom som blivit föremål för handräckningsåtgärd eller av borgen eller annan säkerhet som ställts inom sådan stats jurisdiktionsområde.

Fördragsslutande stat har dock rätt att från förmåner som tillförsäkrats genom denna konvention helt eller delvis utesluta icke-fördragsslutande stat, eller person som, vid den tid då han vidtager åtgärder för att begränsa sin ansvarighet eller för att i överensstämmelse med artikel 5 utverka frigivandet av ett fartyg eller annan egendom som blivit föremål för handräckningsåtgärd eller av borgen eller annan säkerhet, icke stadigvarande vistas eller har sin huvudsakliga rörelse i en fördragsslutande stat, eller vars¹ fartyg, beträffande vilket ansvarighetsbegränsning eller frigivande sökes, vid den tid, som ovan bestämts, icke seglar under en fördragsslutande stats flagga.

Artikel 8

Envar fördragsslutande stat förbehåller sig rätten att bestämma, vilka andra kategorier av fartyg som vid tillämpningen av denna konvention skola jämföras med fartyg som användas till fart i öppen sjö.

Artikel 9

Denna konvention står öppen för undertecknande av de stater som voro företrädare vid den diplomatiske sjörättskonferensens tionde session.

¹ Den franska konventionstexten har på denna punkt ett från den engelska texten avvikande innehåll. Spörsmålet, vilkendera av de båda texterna som härvidlag skall anses vara den riktiga, utredes för närvarande genom belgiska regeringens försorg. För det framlagda lagförslaget saknar frågan betydelse. Vid översättningen i denna del har den franska versionen följts.

Article 10.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge qui en notifiera le dépôt par la voie diplomatique à tous les Etats signataires et adhérents.

Article 11.

(1) La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date du dépôt d'au moins dix instruments de ratification dont au moins cinq émanant d'Etats qui possèdent chacun un tonnage global égal ou supérieur à un million de tonneaux de jauge brute.

(2) Pour chaque Etat signataire, ratifiant la Convention après la date du dépôt de l'instrument de ratification déterminant l'entrée en vigueur telle qu'elle est fixée au paragraphe (1) du présent article, elle entrera en vigueur six mois après le dépôt de son instrument de ratification.

Article 12.

Tout Etat non représenté à la dixième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent six mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée à l'article 11 (1).

Article 13.

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout mo-

Article 10.

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government which shall notify through diplomatic channels all signatory and acceding States of their deposit.

Article 11.

(1) This Convention shall come into force six months after the date of deposit of at least ten instruments of ratification, of which at least five shall have been deposited by States that have each a tonnage equal or superior to one million gross tons of tonnage.

(2) For each signatory State which ratifies the Convention after the date of deposit of the instrument of ratification determining the coming into force such as is stipulated in paragraph (1) of this Article, this Convention shall come into force six months after the deposit of their instrument of ratification.

Article 12.

Any State not represented at the tenth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law may accede to this Convention.

The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of the deposit of any such instruments.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State six months after the date of the deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article 11 (1).

Article 13.

Each High Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the com-

Artikel 10

Denna konvention skall ratificeras och ratifikationsinstrumenten skola deponeras hos belgiska regeringen, som på diplomatisk väg skall underrätta alla signatärmakter och anslutna stater om sådan deposition.

Artikel 11

(1) Denna konvention skall träda i kraft sex månader efter den dag då deposition skett av minst tio ratifikationsinstrument, av vilka minst fem skola avse stater som var för sig ha ett tonnage av en miljon bruttoregister-ton eller däröver.

(2) För signatärmakt, vilken ratificerar konventionen efter dagen för depositionen av det ratifikationsinstrument som jämlikt (1) ovan sätter konventionen i kraft, skall konventionen träda i kraft sex månader efter depositionen av dess ratifikationsinstrument.

Artikel 12

Stat, som icke var företrädd vid den diplomatiska sjörättskonferensens tionde session, må ansluta sig till denna konvention.

Anslutningsinstrumenten skola deponeras hos belgiska regeringen, som på diplomatisk väg skall underrätta alla signatärmakter och anslutna stater om sådan deposition.

För stat som ansluter sig skall konventionen träda i kraft sex månader efter dagen för depositionen av anslutningsinstrumentet, dock tidigast dagen för konventionens ikraftträdande jämlikt artikel 11 (1).

Artikel 13

Varje hög fördragsslutande part äger uppsäga konventionen när som helst efter det att den trätt i kraft

ment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation au Gouvernement belge, qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

Article 14.

(1) Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente Convention s'applique aux territoires ou à certains territoires dont elle assure les relations internationales.

La Convention sera applicable aux dits territoires six mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de cette Haute Partie Contractante;

(2) Toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe (1) du présent article, étendant l'application de la Convention aux territoires ou à certains territoires dont elle assure les relations internationales, pourra à tout moment aviser le Gouvernement belge que la Convention cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation;

(3) Le Gouvernement belge avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents de toute notification reçue par lui au titre du présent article.

Article 15.

Toute Haute Partie Contractante pourra, à l'expiration du délai de

ing into force thereof in respect of such High Contracting Party. Nevertheless, this denunciation shall only take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of such notification.

Article 14.

(1) Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible.

The Convention shall six months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting Party;

(2) Any High Contracting Party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article extending the Convention to any territory for whose international relations it is responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Convention shall cease to extend to such territory. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government;

(3) The Belgian Government shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of any notification received by it under this article.

Article 15.

Any High Contracting Party may three years after the coming into

för dess vidkommande. Uppsägningen skall dock icke medföra verkan förrän ett år efter den dag, då meddelandet om uppsägningen mottogs av belgiska regeringen, som på diplomatisk väg skall därom underrätta alla signatärmakter och anslutna stater.

Artikel 14

(1) Varje hög fördragsslutande part må vid tidpunkten för ratifikationen eller anslutningen eller när som helst därefter skriftligen underrätta belgiska regeringen, att konventionen skall äga tillämpning å område för vars internationella förbindelser parten svarar.

Konventionen skall sex månader efter den dag då belgiska regeringen mottog underrättelsen bliva tillämplig å sådant område, dock tidigast den dag då konventionen träder i kraft för den fördragsslutande parten själv.

(2) Fördragsslutande part, som jämlikt (1) i denna artikel avgivit förklaring att konventionen skall utsträckas att gälla jämväl för område, för vars internationella förbindelser parten svarar, äger att när som helst därefter skriftligen underrätta belgiska regeringen, att konventionen skall upphöra att gälla för sådant område. Uppsägningen medför verkan ett år efter den dag, då meddelandet om uppsägningen mottogs av belgiska regeringen.

(3) Belgiska regeringen skall på diplomatisk väg lämna alla signatärmakter och anslutna stater meddelande om underrättelse som den mottagit jämlikt denna artikel.

Artikel 15

Varje hög fördragsslutande part äger att tre år efter det konventio-

trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la présente Convention.

Toute Haute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté en avisera le Gouvernement belge qui se chargera de convoquer la Conférence dans les six mois.

Article 16.

La présente Convention remplace et abroge, pour les relations entre les Etats qui la ratifient ou y adhèrent, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles, le 25 août 1924.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Bruxelles, le 10 octobre 1957, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge qui en délivrera des copies certifiées conformes.

Protocole de signature

(1) Tout Etat pourra, lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à la présente Convention, formuler les réserves prévues au paragraphe (2). Aucune autre réserve à la présente Convention ne sera recevable.

(2) Les réserves suivantes seront seules recevables:

force of this Convention in respect of such High Contracting Party or at any time thereafter request that a conference be convened in order to consider amendments to this Convention.

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which shall convene the Conference within six months thereafter.

Article 16.

In respect of the relations between States which ratify this Convention or accede to it, this Convention shall replace and abrogate the International Convention for the unification of certain rules concerning the limitation of the liability of the owners of sea-going ships, signed at Brussels, on the 25th of August 1924.

In Witness whereof the Plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Convention.

Done at Brussels, this tenth day of October 1957, in the French and English languages, the two texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

Protocol of signature

(1) Any State, at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention may make any of the reservations set forth in paragraph (2). No other reservations to this Convention shall be admissible.

(2) The following are the only reservations admissible:

nen trätt i kraft för dess vidkommande eller när som helst därefter begära, att en konferens sammankallas för att överväga förslag till ändring av konventionen.

Varje hög fördragsslutande part, som önskar begagna sig av denna rätt, skall därom underrätta belgiska regeringen, som har att sammankalla konferensen inom sex månader.

Artikel 16

I förhållandet mellan stater, som ratificera eller ansluta sig till denna konvention, skall densamma ersätta och upphäva den i Bryssel den 25 augusti 1924 undertecknade internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användas till fart i öppen sjö.

Till bekräftelse härav hava de befullmäktigade, därtill vederbörligen bemyndigade, undertecknat denna konvention.

Som skedde i Bryssel den 10 oktober 1957 i ett exemplar, vars franska och engelska texter skola äga lika vitsord och vilket skall förbliva deponerat i belgiska regeringens arkiv, vilken skall utfärda bestyrkta avskrifter därav.

Signaturprotokoll

(1) Varje stat äger vid undertecknande eller ratifikation av eller anslutning till denna konvention göra de förbehåll som angivas nedan vid
(2). Annat förbehåll gentemot denna konvention tillåtes ej.

(2) Följande förbehåll äro de enda tillåtna:

(a) Réserve du droit d'exclure l'application de l'article 1, paragraphe (1) (c).

(b) Réserve du droit de régler par la loi nationale le système de limitation de responsabilité applicable aux navires de moins de 300 tonneaux de jauge.

(c) Réserve du droit de donner effet à la présente Convention, soit en lui donnant force de loi, soit en incluant dans la législation nationale les dispositions de la présente Convention sous une forme appropriée à cette législation.

(a) Reservation of the right to exclude the application of Article 1 paragraph (1) (c).

(b) Reservation of the right to regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to ships of less than 300 tons.

(c) Reservation of the right to give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including in national legislation, in a form appropriate to that legislation, the provisions of this Convention.

(a) Förbehåll om rätt att utesluta tillämpning av artikel 1 (1) (c).

(b) Förbehåll om rätt att genom särskilda bestämmelser i inhemsk lagstiftning reglera det system för ansvarighetens begränsning, vilket skall tillämpas å fartyg med en dräktighet understigande 300 ton.

(c) Förbehåll om rätt att bringa denna konvention i tillämpning antingen genom att upphöja den till lag eller genom att i inhemsk lagstiftning upptaga konventionens bestämmelser i en efter samma lagstiftning lämpad form.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 22 november 1963.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, AF GEIJERSTAM, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, fråga om *begränsning av redares ansvar* samt anför därvid följande.

Inledning

Bestämmelser om begränsning av redares ansvar är intagna i 10 kap. sjölagen. Till grund för dessa ligger en i Bryssel år 1924 antagen konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om begränsning av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användes till fart i öppen sjö. Konventionen har ratificerats av Sverige år 1938. Även Danmark, Finland och Norge har ratificerat konventionen och inarbetat dess bestämmelser i sin lagstiftning.

På en diplomatisk sjörättskonferens i Bryssel antogs den 10 oktober 1957 en ny konvention rörande begränsning av redares ansvar. Denna konvention, som undertecknats av bl. a. Sverige, Danmark, Finland och Norge, skall i förhållandet mellan konventionsstaterna ersätta och upphäva 1924 års Brysselkonvention. På grundval av 1957 års Brysselkonvention har sjölagskommittén¹ i betänkande angående redareansvarets begränsning (SOU 1961: 33) framlagt förslag till ändring i 10 kap. sjölagen m. m. Lagförslaget överensstämmer väsentligen med lagförslag, som framlagts i Danmark, Finland och Norge.

Yttranden över sjölagskommitténs betänkande har efter remiss avgivits av hovrätten för Västra Sverige, Stockholms rådhusrätt, Göteborgs rådhusrätt, överståthållarämbetet, som inhämtat yttrande av förste stadsfogden i Stockholm, överexekutor i Göteborg, lagberedningen samt sjöfartsstyrelsen

¹ Justitierådet Erik Hagbergh, ordförande, redaktören Hjalmar Bååw, direktören Nils Grenander, sjöfartsrådet Gustaf Lindencrona, förbundsordföranden Johan S. Thore och direktören Carl Erik Åhmansson. Experter dispasschören Kaj Pineus och advokaten Lennart Hagberg.

— som inhämtat yttrande av Svenska seglarförbundet, Svenska kryssarklubben, Sveriges motorbåts union och Svenska vattenskidklubben — Statstjänstemannaförbundet, samtliga lotsdirektörer, Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening, Svenska västkustfiskarnas centralförbund, Svenska sydkustfiskarnas centralförbund, Svenska ostkustfiskarnas centralförbund, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Sjöassuradörernas förening, Sveriges ångfartygs assurans förening, dispaschören i Stockholm, Svenska hamnförbundet, styrelsen för Sveriges advokatsamfund, handelskammaren i Göteborg och Skånes handelskammare. Näringslivets trafikdelegation, som beretts tillfälle att yttra sig över betänkan- det, har i ärendet upprättat en promemoria, som åberopats av Kooperativa förbundet, Sveriges industriförbund, Sveriges grossistförbund, handelskam- rarna i Gävle och Karlstad samt Östergötlands och Södermanlands handels- kammare och Gotlands handelskammare.

Frågan om redareansvarets begränsning har under våren 1963 varit före- mål för överläggningar mellan berörda departement i Sverige, Danmark, Finland och Norge. I enlighet med vad därvid överenskommits har efter be- slut av Kungl. Maj:t den 5 juni 1963 vårt land liksom nämnda länder sagt upp 1924 års Brysselkonvention till upphörande den 1 juli 1964.

Jag anhåller nu att få upptaga frågan om ändrade regler om redarean- svarets begränsning till behandling.

Konventioner

Sjörätten innehåller olika grupper av regler, som syftar till att utjämna och fördela de ekonomiska följderna av inträffad skada. Bland dessa regler intar bestämmelserna om begränsning av redarens ansvar en central plats.

Regler om ansvarsbegränsning återfinnes i praktiskt taget alla sjörätts- liga system. Under skilda tider och i skilda länder har framförts olika mo- tiveringar för detta rättsinstitut. För Sveriges del har i motiven till 1891 års sjölag uttalats, att den som bedriver en med så stor risk förenad näring som sjöfarten bör sättas i tillfälle att åtminstone i någon mån beräkna, vad han riskerar. Enligt senare nordisk doktrin utgöres den rättspolitiska grunden för ansvarsbegränsningen av önskemålet att befria redaren från ansvarighet för katastrofrisker, som han icke rimligen kan täcka genom försäkring.

Skilda sjörättsordningar har under tidernas lopp uppvisat betydande in- bördes olikheter både i fråga om bestämmandet av de slag av fordringar, som faller inom området för ansvarsbegränsningen, och beträffande sättet för begränsningens genomförande. Ursprungligen kom begränsningsområ- det jämlikt engelsk rätt att omfatta endast de för sjöfarten centrala risker- na, medan de kontinentala sjölagarna tillät begränsning med avseende på ett större antal slag av fordringar. Vad angår sättet för begränsningens genom-

förande uppkom tre olika huvudmetoder, nämligen det engelska systemet, abandonsystemet och exekutionssystemet. De två förstnämnda byggde på en personlig ansvarighet för redaren. Det engelska systemet lät redaren begränsa denna ansvarighet till ett visst antal pund för ton av fartygets dräktighet (pundregeln). Abandonsystemet, som var förhärskande i den romanska rättskretsen, innebar att redaren ägde frigöra sig från ansvarigheten genom att till borgenärerna överlämna sjöförmögenheten, d. v. s. fartyg och frakt. Enligt exekutionssystemet, som gällde i Tyskland och Norden, var redaren icke personligen ansvarig utan häftade endast med sjöförmögenheten. Detta system låg till grund för 1891 års svenska sjölag.

Det engelska systemet tog sikte på de begränsningsbara förpliktelser som uppkommit på grund av en och samma händelse. Om flera olyckshändelser skedde beträffande fartyget, kunde redaren sålunda få utgiva begränsningsbeloppet flera gånger. Enligt abandon- och exekutionssystemen avsåg begränsningen i princip de begränsningsbara förpliktelser till vilka fartyget under alla sina resor givit upphov. Pundregeln var baserad på ett uppskattat generellt värde av fartyg i gott skick vid den tid då lagstiftningen genomfördes. Det fartygsvärde, som enligt abandon- och exekutionssystemen låg till grund för beräkningen av ansvarighetsgränsen, var värdet efter olyckan.

Olikheterna mellan de skilda rättssystemen medförde betydande praktiska olägenheter för sjöfartsnäringsen. I slutet på förra århundradet framträdde allt starkare krav på en unifiering av reglerna om ansvarsbegränsningen. År 1897 bildades en särskild internationell sammanslutning för sjörättsfrågor, Comité Maritime International (CMI). Arbetet framför allt inom denna organisation ledde till att en internationell konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användes till fart i öppen sjö, antogs på en diplomatisk sjörättskonferens i Bryssel år 1924. Konventionen innebar en kompromiss mellan engelsk och kontinental uppfattning såväl i fråga om tillämpningsområdet för begränsningsreglerna som rörande sättet för begränsningens genomförande. Begränsningsområdet blev minskat i förhållande till vad som gällde enligt de kontinentala systemen. Beträffande sättet för begränsningens genomförande föreskrevs, att begränsningen skulle avse förpliktelser som uppkommit på grund av en och samma händelse och att personlig ansvarighet skulle gälla för redaren i förening med rätt för honom att beträffande ansvarighet för egendomsskador välja mellan begränsning till värdet av sjöförmögenheten, varvid fartygets värde efter olyckan utgjorde beräkningsgrund, eller begränsning till ett belopp, beräknat efter visst antal engelska guldpond för ton av fartygets dräktighet. Vad angick personskador skulle oberoende av sjöförmögenheten inträda en ytterligare ansvarighet intill visst antal engelska guldpond för ton av fartygets dräktighet.

I Sverige utfärdades år 1928 en på 1924 års konvention grundad lagstift-

ning. Reglerna i ämnet intogs i 10 kap. sjölagen. Ikraftträdandet av lagstiftningen — vilken tillkommit under nordiskt lagsamarbete — gjordes beroende av Kungl. Maj:ts förordnande och som ett villkor för sådant förordnande ansågs böra gälla att ett större antal av de makter, med vilka vi stod i beröring i sjöfartshänseende, tillträdde konventionen. Vårt land ratificerade konventionen först år 1938 och lagstiftningen trädde i kraft den 1 januari 1939. Bland de mera betydande sjöfartsländerna har, förutom de nordiska staterna, endast Belgien, Frankrike och Spanien anslutit sig till konventionen. Utanför densamma står således bl. a. U. S. A., Storbritannien, Västtyskland, Nederländerna, Italien, Grekland och Japan samt de s. k. flags of convenience-länderna.

Den ringa anslutningen till 1924 års konvention föranledde CMI att i slutet av 1940-talet gripa sig an med arbetet på en ny konvention rörande redareansvarets begränsning. På en diplomatisk sjörättskonferens i Bryssel år 1957 antogs en internationell konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användes till fartyg i öppen sjö. Den undertecknades av sjutton stater, däribland Sverige, Belgien, Brasilien, Canada, Danmark, Finland, Frankrike, Indien, Italien, Nederländerna, Norge, Polen, Spanien och Västtyskland.

Den nya konventionen innebär, i jämförelse med 1924 års konvention, att begränsningsområdet minskas samt att möjligheten att lägga sjöförmögenhetens värde till grund för beräkningen av ansvarighetsgränsen bortfaller. Beräkningen skall ske efter viss kvantitet guld för ton av fartygets dräktighet. Ansvarighetsgränsen ligger beträffande sakskador på en obetydligt högre nivå än enligt 1924 års konvention men har väsentligt höjts i fråga om personsador. Vidare medför 1957 års konvention ökade möjligheter för redaren att förhindra att hans fartyg göres till föremål för handräckning flera gånger och i olika länder till säkerhet för fordringar, härrörande från en och samma händelse.

1957 års konvention skall ratificeras och träder i kraft sex månader efter den dag då deposition skett av minst tio ratifikationsinstrument, av vilka minst fem skall härröra från stater som var för sig har ett tonnage av en miljon bruttoton eller däröver. Konventionen har ratificerats av Frankrike, Ghana, Spanien och Storbritannien samt föranlett lagstiftning i sistnämnda land.

Till fullföljande av syftet att övergå till den nya konventionens regelsystem har Sverige såsom tidigare anförts efter beslut av Kungl. Maj:t den 5 juni 1963 sagt upp 1924 års Brysselkonvention till upphörande den 1 juli 1964.

Sjölagens bestämmelser

Enligt 7 § sjölagen svarar fartygets redare, där ej annorlunda stadgas i sjölagen, personligen och utan begränsning för de förpliktelser, som han själv eller genom annan ingår eller ådrager sig med avseende på fartyget. Reglerna om redares ansvar för skada framgår förutom av allmän lag av 8 § sjölagen. Enligt detta stadgande är redaren ansvarig för skada, som åstadkommes av befälhavare, någon av besättningen eller lots genom fel eller försummelse i tjänsten. Detsamma gäller, om eljest skada åstadkommes av någon som, utan att tillhöra besättningen, på grund av redares eller befälhavares uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.

Regler som begränsar redarens sålunda fastslagna ansvar är intagna i 10 kap. sjölagen.

I 254 § anges de olika slag av gäld, beträffande vilka redare åtnjuter rätt till ansvarsbegränsning. Så är fallet i fråga om: 1. ersättning för skada å befälhavaren, någon av besättningen, lots eller annan, som utför arbete i fartygets tjänst, å fartygets passagerare, å last, som avlämnats till befälhavaren för befordring, samt å ombordvarande gods av vad slag det vara må; 2. ersättning som eljest, på annan grund än avtal, skall utgå för skada, tillfogad person eller egendom till sjöss eller på land genom fel eller försummelse av någon, som utför arbete i fartygets tjänst; 3. ersättning för skada, som härrör därav, att ett avtal, till följd av fel eller försummelse av nautisk art, icke blivit behörigen fullgjort; 4. förpliktelse, som grundar sig därpå att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter; 5. förpliktelse att, när fartyg förolyckats, avlägsna vraket och förpliktelser, som sammanhänger med denna; 6. bärgarlön; 7. bidrag till gäldande av gemensamt haveri; 8. förpliktelse, som grundar sig därpå, att befälhavaren utom fartygets hemort slutit avtal eller träffat annan åtgärd med hänsyn till vad för fartygets bevarande eller resans fortsättande kräves, utan så är att behovet härrör av att fartygets proviantering eller utrustning i övrigt vid resans början varit otillräcklig eller bristfällig eller ock redaren till åtgärden givit särskilt bemyndigande eller godkännande.

Begränsningen gäller dock ej förpliktelse, som grundar sig på tjänsteavtal med besättningen eller andra å fartyget anställda personer. Den avser ej heller ersättning på grund av fel eller försummelse av redaren själv, med mindre denne övertagit fartygets förande och felet eller försummelsen är av nautisk art.

Enligt 255 och 257 §§ bestämmes ansvarighetsgränsen till ett belopp motsvarande fartygets värde efter den ansvarighetsgrundande händelsen med tillägg av dels tio procent av värdet vid resans början dels ersättning eller haveribidrag i anledning av skador, som uppkommit å fartyget efter resans början och blivit avhjälpna (fartygsvärderegeln). I de viktigaste be-

gränsningsfallen, d. v. s. fallen under 1—5 i 254 §, äger emellertid redaren enligt 255 § åberopa en alternativ gräns, beräknad efter 145 kronor (mot-svarande 8 engelska pund) i guld för ton av fartygets dräktighet (pund-regeln). Har personskada uppstått höjes ansvarighetsgränsen med ytter-ligare 145 kronor för ton av fartygets dräktighet. Detta belopp är avsett enbart för att täcka personfordringar. I 255 § sista stycket har införts en reciprocitetsregel av innehåll att guldansvarigheten icke skall gälla med mindre detta följer av fördrag med främmande stat och denna stat genomfört motsvarande beräkning till förmån för svenska fordringsägare.

256 § innehåller utförliga bestämmelser om hur fartygets värde skall beräknas.

Enligt 258 § skall med dräktighet förstås nettodräktigheten, för maskin-drivet fartyg ökad med det maskinrum, som vid bestämmandet av netto-dräktigheten dragits från bruttodräktigheten.

I 259 § gives föreskrifter angående fördelning av ansvarighetsbeloppet, då flera fordringar, som härrör av en och samma olyckshändelse eller flera i samband med varandra stående olyckshändelser, konkurrerar om betalning. Enligt första stycket är huvudregeln att fordringarna skall njuta betalning jämte varandra ur ett gemensamt ansvarighetsbelopp efter den förmånsrätt som må vara förenad med stadgad sjöpanträtt. Be-träffande ersättning för skada å person stadgas i andra stycket, att fordringarna skall jämte varandra njuta betalning ur det särskilda ansvarig-hetsbelopp som är föreskrivet för sådana fordringar. Förslår ej detta, skall borgenärerna för återstoden njuta betalning jämte övriga borgenärer en-ligt vad som gäller för dessa.

Enligt 260 § åligger det redare, som vill åtnjuta begränsning av ansva-righeten, att styrka fartygets värde vid de avgörande tidpunkterna, stor-leken av eventuell ersättning, med vilken fartygets värde skall ökas, samt fartygets dräktighet.

261 § innehåller bestämmelser om särskilt förfarande för beräkning av det belopp, vartill redareansvaret är begränsat, eller för beloppets fördel-ning, s. k. dispasch. Sålunda föreskrives, att vid tvist härom saken må hänskjutas till utredning och avgörande av dispaschör i fartygets hem-ort eller där dispasch för den orten vanligt upprättas. Det åligger dispaschö-ren att genom kungörelse, som tre gånger införes i allmänna tidningarna samt i annan tidning, genom vilken offentliggörande på ändamålsenligaste sätt kan ske, anmana dem som saken angår att inom viss förelagd tid skriftligen bevaka sin rätt och ingiva de handlingar som de vill åberopa. Kostnaden för sådan dispasch är redaren skyldig ersätta, med mindre bor-genär utan skälig orsak hänskjutit saken eller föranlett dess hänskjutan-de till dispaschör.

I 262 § första punkten sjölagen stadgas att, om redare till befrielse från kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken an-

svarigheten är begränsad, ställt säkerhet för fulla ansvarsbeloppet, säkerheten må av honom åberopas jämväl till hans fredande mot samtliga övriga borgenärer, vilkas betalningsrätt är inskränkt till samma ansvarsbelopp. Vidare föreskrives att envar sådan borgenär äger begära förklaring att säkerheten avser även hans fordran. Andra punkten innehåller föreskrift av innebörd att, om säkerhet har ställts för lägre belopp eller om särskild säkerhet är ställd för envar av flera fordringar, verkan därav i nu angivna hänseenden skall, där parterna ej åsämjas, bedömas efter omständigheterna, med iakttagande likväl av att säkerhet utöver fulla ansvarsbeloppet ej må krävas.

Enligt 263 § första stycket gäller, för det fall att redaren har utbetalat vad som enligt bestämmelserna i 10 kap. sjölagen om begränsning av ansvarigheten ålåg honom att utgiva och annan borgenär sedan visar sig äga lika eller bättre rätt till betalningen, att redaren dock icke skall vara vidare betalningsskyldig, om det må antagas, att han när betalningen erlades eller, om den skedde enligt lagakraftvunnen dom eller dispassch, när denna meddelades icke ägde och ej heller genom vederbörlig undersökning kunnat få kunskap om den andres fordran. Enligt andra stycket skall borgenär, som sålunda uppburit vad rätteligen bort tillkomma annan, svara därmed för den andres fordran, om han ägde kunskap om fordran, när han erhöll betalningen.

I 264 § gives vissa bestämmelser om anstånd med verkställighet i avbidan på försäljning av fartyget.

Enligt 265 § skall vad i 10 kap. är stadgat äga tillämpning jämväl beträffande underbortfraktare av ett fartyg, den, till vilken fartygs ägare överlåtit fartyget att nyttja det till sjöfart för egen räkning eller fartygs ägare, som ej är redare.

266 § innehåller en retorsionsregel av innehåll att, om i främmande stats lag är för svenskt fartyg givna strängare ansvarighetsregler än i 10 kap. sjölagen stadgas, Kungl. Maj:t äger förordna att motsvarande regler skall tillämpas här i riket för fartyg som hör hemma i den främmande staten.

Enligt 323 § första stycket skall beträffande rådhusrätts behörighet att upptaga tvistemål enligt sjölagen i tillämpliga delar gälla vad är stadgat angående laga domstol i tvistemål i allmänhet. Talan må även väckas vid rådhusrätten i den ort, där fartyget finnes. Om rådhusrätt ej finnes i ort där svaranden må sökas enligt vad sålunda är föreskrivet, äger käranden instämma tvisten till den rådhusrätt, som är närmast den orten. Andra stycket innehåller föreskrift att, om i ett fartyg är flera redare, fartygets hemort skall anses som rederiets hemvist.

Allmän motivering

1957 års Brysselkonvention

Såsom tidigare anförts avses 1924 års Brysselkonvention bli ersatt av en den 10 oktober 1957 i Bryssel antagen konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användes till fart i öppen sjö. Texten till konventionen torde jämte svensk översättning få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende (*bilaga B*)¹. Den nya konventionen skiljer sig från 1924 års konvention i flera avseenden.

När det gäller begränsningsområdet har sålunda en väsentlig inskränkning gjorts beträffande de krav gentemot vilka redaren kan åberopa begränsningsrätt (jfr sjölagen 254 § första stycket). Redaren kan inte längre begränsa sitt ansvar för skada, som härrör därav att ett avtal till följd av fel eller försummelse av nautisk art, icke blivit behörigen fullgjort (jfr punkt 3), förpliktelse som grundar sig på att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter (jfr punkt 4), bärgarlön (jfr punkt 6), bidrag till gäldande av gemensamt haveri (jfr punkt 7) samt förpliktelse som befälhavaren har ådragit redaren i kraft av sin legala fullmakt (jfr punkt 8).

I fråga om ansvarighetsgränsen föreligger betydande avvikelser. Sålunda bortfaller möjligheten att lägga sjöförmögenhetens värde till grund för beräkningen av ansvarighetsgränsen. Beräkningen skall ske efter viss kvantitet guld för ton av fartygets dräktighet. Det engelska systemet har sålunda i betydande mån segrat över de tidigare kontinentala uppfattningarna. Ansvarighetsgränsen ligger beträffande sakskador på en obetydligt högre nivå än enligt 1924 års konvention men har väsentligt höjts i fråga om personskador.

Begränsningbeloppen anges (artikel 3 (1)) i visst antal francs för ton av fartygets dräktighet. Uttrycket »franc» betecknar i konventionen en guldmängd — motsvarande den s. k. Poincaréfrancen — om 65 1/2 milligram med finheten 900 tusendelar. Francen avser alltså icke något nationellt mynt utan tjänstgör enbart såsom räkneenhet. Omräkning till nationell valuta får icke ske generellt utan skall göras i varje särskilt begränsningsfall. Genom denna anordning har man sökt att såvitt möjligt ernå garanti för en gemensam och fast värdegräns, som icke påverkas av valutafluktuationer.

I 1957 års konvention stadgas, i principiell överensstämmelse med 1924 års konvention, skilda ansvarighetsgränser för det fall, att endast egendomsskada uppkommit, och det fall att personskada, enbart eller i förening med egendomsskada, uppstått. Om endast egendomsskada föreligger, uppgår den begränsade ansvarigheten till ett belopp beräknat efter 1 000

¹ Då konventionstexten fogats till propositionen, har denna bilaga uteslutits.

francs för ton av fartygets dräktighet. I fall av personskada, enbart eller i förening med egendomsskada, beräknas den begränsade ansvarigheten efter 3 100 francs för ton av fartygets dräktighet. Vid fastställandet av ansvarighetsgränsen skall dock dräktigheten av ett fartyg om mindre än 300 ton anses vara 300 ton (artikel 3 (5)). Genom sistnämnda regel har ansvarigheten i fråga om mindre fartyg avsevärt höjts i förhållande till 1924 års konvention, som icke föreskriver någon minimigräns. Till frågan om småfartygens ansvarighet återkommer jag i det följande. Om såväl egendomsskada som personskada uppkommit, skall ett belopp av 2 100 francs för ton användas enbart för att täcka personskador och återstoden, 1 000 francs för ton, användas för att efter proportionell fördelning tillgodose återstoden av personfordringarna och egendomsfordringarna.

I förhållande till 1924 års konvention medför den nya konventionen vidare ökade möjligheter för redaren att förhindra, att hans fartyg göres till föremål för h a n d r ä c k n i n g flera gånger och i olika länder till säkerhet för fordringar härrörande från en och samma händelse. Härtill återkommer jag i det följande.

1957 års konvention grundar sig på principen att konventionsstaterna skall i internationellt privaträttsligt hänseende tillämpa *lex fori* (se artikel 7). Fördragsslutande stat har emellertid rätt att utesluta ickefördragsslutande stat från de förmåner som tillförsäkrats genom konventionen.

1957 års konvention överlämnar åt den nationella rätten att reglera vissa frågor. Vad först beträffar *småfartygen*, d. v. s. fartyg, vars dräktighet understiger 300 ton, äger fördragsslutande stat enligt punkt 2 b i signaturprotokollet förbehålla sig rätten att meddela regler som avviker från den förut nämnda konventionsregeln att dräktigheten av ett fartyg om mindre än 300 ton vid bestämmande av ansvarighetsgränsen skall anses vara 300 ton. Enligt artikel 8 i konventionen förbehåller sig vidare envar fördragsslutande stat att bestämma, huruvida *andra fartyg än som användes i öppen sjö* skall jämföras med sådana fartyg. I motsats till 1924 års konvention saknas vidare bestämmelser, huruvida konventionen äger tillämpning på *krigsfartyg*. Beträffande skada på *hamn-anläggningar* och liknande anordningar samt skyldigheten att *avlägsna förolyckat fartyg* stadgas i artikel 1 (1) c i konventionen rätt till ansvarsbegränsning men enligt punkt 2 (a) i det till konventionen fogade signaturprotokollet äger fördragsslutande stat att förbehålla sig rätt att utesluta tillämpning av dessa stadganden. Artikel 1 (4) b i konventionen överlåter åt varje konventionsstats lagstiftning att för fall, då dess lagstiftning reglerar tjänsteavtalet mellan fartygsägaren och *anställda ombord*, jämväl avgöra i vad mån fartygsägarens ansvarighet på grund av skada, som åsamkats en anställd, skall vara underkastad begränsning.

Sjölagskommitténs förslag

När det gäller frågan om vårt land skall ratificera 1957 års Brysselkonvention framhåller sjölagskommittén, att det på grund av sjöfartsnäringens internationella karaktär är av stor betydelse, att en så vidsträckt internationell enhetlighet som möjligt uppnås på förevarande område. Mot konventionens materiella innehåll torde från svensk synpunkt icke kunna resas några mera vägande invändningar. Konventionen innebär tvärtom viktiga förbättringar. Särskilt framstår en höjning av ansvarighetsgränsen för personskador såsom i hög grad önskvärd. Kommittén konstaterar, att uttryckt i pappersvaluta ansvarighetsgränsen blir 343 kronor 16 öre för ton i fall av enbart egendomsskada och 1 063 kronor 80 öre för ton i fall då personskada inträffat, samt anför:

Det belopp, som i 1957 års konvention upptagits med avseende å enbart egendomsskada (1 000 francs = 343 kronor 16 öre) svarar värdemässigt i stort sett mot det för enahanda fall i 1924 års konvention stadgade beloppet åtta guldpond (efter nu gällande kurs 341 kronor 1 öre). Om endast personskada uppkommit, innebär 1957 års konvention att ansvarighetsgränsen höjes från sexton guldpond (682 kronor 1 öre) till 3 100 francs (1 063 kronor 80 öre). Har såväl personskada som egendomsskada uppstått, höjes ansvarighetsgränsen likaledes från sexton guldpond (682 kronor 1 öre) till 3 100 francs (1 063 kronor 80 öre). I sistnämnda fall skall ett belopp av 2 100 francs (720 kronor 64 öre) för ton användas enbart för täckande av personskador och återstoden, 1 000 francs (343 kronor 16 öre) för ton användas för tillgodoseende, efter proportionell fördelning, av kvarstående personfordringar och av egendomsfordringarna; motsvarande belopp enligt 1924 års konvention utgör åtta guldpond (341 kronor 1 öre) för täckning av enbart personfordringar samt enahanda belopp för tillgodoseende av kvarstående personfordringar och av egendomsfordringarna.

Kommittén framhåller, att den nya konventionen såvitt angår ansvarighetsgränsen för enbart egendomsskada inte innebär någon väsentlig ändring i förhållande till 1924 års konvention. För det fall att blott personskada har uppstått, medför den nya konventionen däremot att ansvarighetsgränsen höjes med något över 56 procent. Har såväl personskada som egendomsskada uppkommit, ökas den andel av begränsningsbeloppet som är avsedd för att täcka personfordringarna med något över 111 procent, varemot den andel som står till förfogande för att tillgodose återstående personfordringar samt egendomsfordringarna förblir i stort sett oförändrad.

Kommittén anser att med en så jämförelsevis hög ansvarighetsgräns för personskador begränsning av personfordringar knappast kommer i fråga annat än vid stora katastrofer. Kommittén påpekar att man ansett att det endast är i dylika sammanhang som skälen för ansvarighetsbegränsning väger tyngre än det starka sociala intresset av att personskador fullt ersättes. Eftersom katastrofer av den omfattning, varom här är fråga, säl-

lan inträffar och då redaren i betydande omfattning äger friskriva sig från ansvarighet för skada som åsamkas passagerare, har höjningen av ansvarighetsgränsen för personskador bedömts icke komma att få någon nämnvärd inverkan på redarnas utgifter för ansvarighetsförsäkring.

På grund av det anförda anser kommittén, att 1957 års Brysselkonvention bör ratificeras av Sverige, under förutsättning att övriga nordiska länder vidtager samma åtgärd. Kommittén har utarbetat de förslag till ändringar i bl. a. 10 kap. sjölagen som föranleds av en anslutning till konventionens bestämmelser.

Beträffande principen att konventionsstaterna skall tillämpa lex fori och bestämmelsen i konventionens artikel 7 att fördragsslutande stat har rätt att utesluta icke-fördragsslutande stat och sådana personer, som saknar viss angiven anknytning till fördragsslutande stat, från en på konventionen grundad lagstiftning uttalar kommittén, att med hänsyn till önskvärdheten av enhetlighet, enkelhet och reda anledning saknas att utnyttja de angivna möjligheterna till undantag från lagstiftningens tillämpningsområde. Kommittéförslagets bestämmelser är därför i princip generellt tillämpliga i berörda avseenden.

Emellertid framhåller kommittén, att reglerna i 10 kap. sjölagen kan leda till att främmande fartyg av svensk myndighet erhåller en förmånligare behandling än som i motsvarande situation kommer ett svenskt fartyg till del i det främmande fartygets hemland. Dylika fall kan uppkomma främst i fråga om fartyg hemmahörande i stat, som icke biträtt konventionen, men även beträffande fartyg hemmahörande i stat, som biträtt konventionen men därvid gjort förbehåll enligt punkterna 2 (a) och (b) i slutprotokollet. Kommittén anser det lämpligt att — i principiell överensstämmelse med 266 § sjölagen — en möjlighet hålles öppen att föreskriva undantag för dessa fall. Kommittén föreslår därför att Kungl. Maj:t skall äga förordna att i stället för bestämmelserna i 10 kap. sjölagen andra regler skall här i riket tillämpas i fråga om fartyg hemmahörande i annan främmande stat än sådan, som utan förbehåll anslutit sig till 1957 års konvention.

I fråga om ansvarigheten för småfartygen framhåller kommittén, att gruppen fartyg under 300 ton omfattar ett mycket stort antal fartyg av skilda typer. Här återfinnes praktiskt taget alla fiskefartyg och bogserbåtar samt flertalet motorseglare. Till denna kategori hör därjämte exempelvis vissa maskindrivna lastfartyg och passagerarfartyg samt lustfartyg. Kommittén uttalar att dessa fartygs redare eller ägare ofta representerar en jämförelsevis ringa ekonomisk bärkraft, och att det från denna synpunkt framstår såsom mindre tilltalande att i överensstämmelse med konventionen behandla alla ifrågavarande fartyg som om de hade en dräktighet av 300 ton. Å andra sidan måste beaktas, att även de små fartygen

kan åstadkomma mycket betydande skador. Det är angeläget, att ansvarighetsgränsen icke sättes så lågt, att därigenom skadeståndets funktion blir i väsentlig mån överksam. Särskilt gäller detta i fråga om personskador. Kommittén anser, att konventionen i princip bör följas såvitt angår personskada, oavsett huruvida skadan orsakas av fartyg, som användes till personbefordran, eller av annat fartyg, men att beträffande egendomsskada en lägre ansvarighetsgräns är rimlig och lämplig. Med avseende närmast på egendomsskada föreslår kommittén därför en reduktionsregel av innebörd, att fartyg, vars dräktighet understiger 150 ton, likställs med fartyg om 150 ton samt att för fartyg med en dräktighet från 150 upp till 300 ton det verkliga tontalet lägges till grund för ansvarighetsgränsens beräkning. Förslaget förutsätter att vårt land utnyttjar den i punkt 2 (b) i signaturprotokollet angivna reservationsmöjligheten.

Den regel angående ansvarighetsgränserna som kommittén föreslår innebär sålunda, att redaren svarar till ett belopp beräknat efter 1 000 francs för ton av fartygets dräktighet, dock minst 150 000 francs, samt att ansvarighetsgränsen, då personskada inträffat, höjes i vad avser sådan skada med 2 100 francs för ton, dock med minst 630 000 francs. Sistnämnda regel är tillämplig, vare sig jämväl egendomsskada uppkommit eller ej.

Kommittén framhåller, att beloppet 150 000 francs samtidigt som det beträffande fartyg om högst 150 ton anger redarens maximala ansvarighet för egendomsskada utgör ett minimibelopp i den meningen att fartyg under 150 ton behandlas som om deras dräktighet uppgick till 150 ton. För fartyg mellan 150 och 300 ton lägges det verkliga tontalet till grund. I fall av personskada, enbart eller i förening med egendomsskada, uppgår den begränsade ansvarigheten till ett på nyss angivet sätt beräknat belopp (1 000 francs för ton, dock minst 150 000 francs) med tillägg av ett konstant belopp om 630 000 francs ($300 \text{ ton} \times 2 100 \text{ francs}$). Kommittén påpekar, att även detta tillägg kan sägas utgöra ett minimibelopp, ty i avseende å detsamma behandlas varje fartyg — i överensstämmelse med artikel 3 (5) i konventionen — såsom om dess dräktighet uppgick till 300 ton. Den omständigheten att enligt förslaget tillägget för personskada skall läggas ovanpå ett belopp, beräknat med tillämpning av den närmast med tanke på fall av enbart egendomsskada konstruerade reduktionsregeln, medför emellertid att, oaktat tillägget beräknas i enlighet med konventionen, en sänkning av ansvarighetsgränsen i förhållande till konventionen inträder även i fall då personskada uppkommit. Kommittén anför ett par exempel för att belysa förslagets verkningar beträffande småfartygen.

För ett fartyg i storleksgrupp högst 150 ton föreligger, i fall då endast egendomsskada uppkommit, en ansvarighetsgräns om 150 000 francs (51 474 kronor). Om personskada — enbart eller i förening med egendomsskada — har uppstått, höjes den sålunda angivna ansvarighetsgränsen med det för personskada stadgade tillägget 630 000 francs (216 190

kronor 80 öre) till 780 000 francs (267 664 kronor 80 öre). En tillämpning av artikel 3 (5) i konventionen, utan den i förslaget upptagna reduktionsregeln, skulle ha medfört en ansvarighetsgräns i fall av allenast egendomsskada om 300 000 francs (102 948 kronor) och i fall av personskada om 930 000 francs (319 138 kronor 80 öre). Förslaget innebär sålunda att i förhållande till konventionen ansvarigheten minskas för enbart egendomsskada med $(102\,948 - 51\,474 =) 51\,474$ kronor eller 50 procent och i fall av personskada med $(319\,138:80 - 267\,664:80 =) 51\,474$ kronor eller ungefär 16,1 procent.

För ett fartyg om 200 ton ligger enligt förslaget ansvarighetsgränsen beträffande allenast egendomsskada vid 200 000 francs (68 632 kronor) och beträffande personskada — enbart eller i förening med egendomsskada — vid 830 000 francs (förutnämnda belopp om 200 000 francs + det för personskada stadgade tillägget 630 000 francs) = 284 822 kronor 80 öre. Motsvarande siffror enligt konventionens reglering för småfartygen skulle, om ej förslagets reduktionsregel upptoges, utgöra vid allenast egendomsskada 300 000 francs (102 948 kronor) och, i fall av personskada, sagda belopp ökat med tillägget 630 000 francs eller tillhoppa 930 000 francs (319 138 kronor 80 öre). Minskningen i jämförelse med konventionen uppgår i fall av enbart egendomsskada till $(102\,948 - 68\,632 =) 34\,316$ kronor eller 33,33 procent och i fall av personskada till $(319\,138:80 - 284\,822:80 =) 34\,316$ kronor eller omkring 10,8 procent.

Ett fartyg om 250 ton får enligt förslaget en ansvarighetsgräns, som i fall av endast egendomsskada uppgår till 250 000 francs (85 790 kronor) och i fall av personskada — enbart eller i förening med egendomsskada — till 880 000 francs (förutnämnda belopp om 250 000 francs + det för personskada stadgade tillägget 630 000 francs) = 301 980 kronor 80 öre. Enligt konventionens reglering för småfartygen skulle, om förslagets reduktionsregel ej funnes, motsvarande siffror utgöra vid enbart egendomsskada 300 000 francs (102 948 kronor) och, i fall av personskada, sagda belopp ökat med tillägget 630 000 francs eller tillhoppa 930 000 francs (319 138 kronor 80 öre). Minskningen av ansvarigheten, jämfört med konventionen, blir vid enbart egendomsskada $(102\,948 - 85\,790 =) 17\,158$ kronor eller ungefär 16,7 procent och i fall av personskada $(319\,138:80 - 301\,980:80 =) 17\,158$ kronor eller c:a 5,4 procent.

Enligt kommittén visar de anförda exemplen, att sänkningen av förslagets ansvarighetsgräns i förhållande till konventionens ansvarighetsgräns enligt artikel 3 (5), räknat i absoluta tal, för varje särskilt fartyg blir lika stor, vare sig allenast egendomsskada föreligger eller fråga är om personskada, enbart eller i förening med egendomsskada. Procentuellt sett blir i fall av personskada sänkningen betydligt mindre än då endast egendomsskada uppkommit och överstiger aldrig 16,1 procent; i fall av enbart egendomsskada kan sänkningen uppgå till högst 50 procent. Detta sammanhänger med att enligt förslaget, liksom enligt artikel 3 (5) i konventionen, tillägget för personskada konstant beräknas på grundval av en antagen dräktighet om 300 ton och alltid är mer än dubbelt så stort som det belopp, vilket utgör ansvarighetsgränsen vid enbart egendomsskada och vilket lägges i botten vid beräkandet av ansvarighetsgränsen i fall av personskada.

Kommittén påpekar, att skillnaden mellan förslaget och konventionens ansvarighetsgränser såväl absolut som procentuellt sett är störst för fartygen om högst 150 ton. Inom denna grupp är skillnaden oföränderlig, oavsett tontalet. Därefter avtager den med stigande dräktighet för att helt upphöra vid trehundra tonsgränsen.

Vidare framhåller kommittén, att den minskning av ansvarigheten för personskada, som förslaget i jämförelse med konventionen innebär för fartyg under 300 ton, för det fall att såväl personskada som egendomsskada uppstått, får betydelse endast om det med konventionen överensstämmande tillägget 630 000 francs icke förslår till personskadeborgenärernas förnöjande. Skulle endast personskador föreligga, utan att samtidigt skada å egendom uppkommit, medför förslaget i förhållande till konventionen en minskning av ansvarigheten för personskadorna, oaktat det särskilda, för personskador avsedda beloppet 630 000 francs bibehållits oförändrat enligt konventionens regler.

Kommittén anför sammanfattningsvis att förslaget för småfartygens vidkommande innebär en lägsta ansvarighetsgräns om 51 474 kronor för egendomsskada och 267 664 kronor 80 öre för personskada. En dylik ansvarighet kan stundom förefalla betungande för fartygsägaren. Inom kommittén har framförts tanken att i lagstiftningen borde införas en regel enligt vilken ansvarighetsgränsen, om i visst fall synnerliga skäl föranleder därtill, skulle kunna av domstol nedsättas under det legala minimibeloppet. Kommittén anser det emellertid angeläget, att lagstiftningen i förevarande avseende intager en sträng ståndpunkt. Det bör enligt kommittén ankomma på fartygsägaren att skaffa sig försäkring som täcker ansvarighetsbeloppen.

Kommittén påpekar att både 1924 års och 1957 års konventioner tar sikte på fartyg som användes i öppen sjö och att möjlighet föreligger att jämställa fartyg som användes i inre farvatten med fartyg som användes i öppen sjö. Kommittén erinrar om att det vid 1928 års lagstiftning ansågs, att den svenska lagen icke borde göra åtskillnad mellan dessa fartygskategorier, och anser att samma ståndpunkt bör intagas nu.

Beträffande krigsfartyg och andra sådana statens fartyg, som är avsedda uteslutande för offentligt ändamål, påpekar kommittén, att i 1924 års konvention uttryckligen undantagits dessa kategorier av fartyg, medan såväl sjölagen som 1957 års konvention lämnat frågan öppen. Kommittén anser sig heller icke böra framlägga förslag i ämnet.

Kommittén erinrar om att när det gäller skada å hamnanläggningar och liknande anordningar samt skyldigheten att avlägsna för olycka t fartyg fördragsslutande stat har möjlighet att utesluta till-

lämpning av konventionens bestämmelser om ansvarighetsbegränsning men anser inte att denna möjlighet bör utnyttjas utan förordar att begränsningsrätt liksom hittills medgives i förevarande avseenden. Kommittén påpekar, att de bestämmelser som föreslås härutinnan blir tillämpliga icke blott på svenska utan även på utländska fartyg, beträffande vilka begränsning åberopas inför svensk myndighet. När det gäller främmande stat, som icke bereder svenska fartyg förmånen av en motsvarande begränsningsrätt, hänvisar kommittén till den förut nämnda möjligheten för Kungl. Maj:t att förordna, att i stället för bestämmelserna i sjölagens begränsningskapitel andra regler skall tillämpas här i riket i fråga om fartyg hemmahörande i den staten. En förutsättning för dylikt förordnande är att vårt land gör förbehåll enligt 2 (a) i signaturprotokollet.

Beträffande konventionens bestämmelse (artikel 1 (4) (b)), enligt vilken åt varje konventionsstats lagstiftning överlåtes att, i det fall då sagda lagstiftning reglerar tjänsteavtalet mellan fartygsägaren och anställda ombord, jämväl avgöra i vad mån en skada som förorsakats en anställd skall vara underkastad begränsningsrätt, framhåller kommittén att syftet främst är att inom konventionsstaternas krets åt de anställda säkra de förmåner, som lagstiftningen i en rad länder berett dem i händelse av olycksfall i arbetet. Å andra sidan medför den också skyldighet för konventionsstat att åt redare i annan konventionsstat, vars lagstiftning reglerar tjänsteavtalet, medgiva den ansvarsbegränsning vartill han enligt det egna landets lagstiftning är berättigad.

Kommittén anför vidare:

Enligt svensk internationell privaträtt torde frågan, vilket lands lag som reglerar tjänsteavtalet, få avgöras efter en värdering av de moment som ger avtalet anknytning till olika länder (den s. k. individualiserande metoden). Det är sålunda icke otänkbart att en person, som är anställd ombord på svenskt fartyg, anses vara i avseende å sitt tjänsteavtal underkastad utländsk lagstiftning, och att en person, anställd å fartyg tillhörigt konventionsstat, bedömes i förevarande hänseende lyda under lagstiftningen i en icke-konventionsstat.

Jämlikt 254 § 1 sjölagen är ersättning för skada å befälhavaren, någon av besättningen, lots eller annan, som utför arbete i fartygets tjänst, underkastad begränsning. Däremot stadgas i 254 § andra stycket att begränsningen ej gäller förpliktelse som grundar sig på tjänsteavtal med besättningen eller andra å fartyget anställda personer. Sistnämnda bestämmelse, som närmast avser löneförmåner och annan dylik gottgörelse på grund av anställning å fartyget, har i praktiken erhållit en alltmer vidsträckt tolkning, så att den kommit att omfatta även sådan skada som avses i 254 § 1 sjölagen. Enligt sjölagskommitténs mening talar vägande sociala skäl för att ansvarighet som avses i artikel 1 (4) (b) undantages från den svenska begränsningslagstiftningens område så långt konventionen det medger.

På grund av vad sålunda anförts föreslår kommittén en bestämmelse enligt vilken rätten till ansvarsbegränsning ej gäller ansvarighet på grund av skada som åsamkats befälhavaren eller medlem av besättningen eller lots eller någon hos redaren anställd person, då han befinner sig ombord eller utför arbete i fartygets tjänst. Vidare föreslår kommittén ett undantag från den förut nämnda principen om *lex fori*, av innehåll, att frågan om ansvarighet för fordran som nu sagts skall avgöras efter den lag, som gäller för tjänsteavtalet, såframt fartyget hör hemma i främmande stat och tjänsteavtalet regleras av lagen i stat ansluten till 1957 års konvention. Kommittén framhåller, att det förra stadgandet blir tillämpligt i fråga om svenska fartyg samt i övrigt för det fall, att svensk lag eller lagen i ett icke-konventionsland äger tillämpning på tjänsteavtalet, och att det senare stadgandet tar sikte på det fall att fartyget hör hemma i främmande stat och tjänsteavtalet regleras av lagen i ett konventionsland.

I enlighet med vad sålunda anförts har kommittén upprättat förslag till lag om ändring i sjölagen m. m. Förslaget jämte motsvarande danska, finska och norska kommittéförslag torde få biläggas detta protokoll (*Bilaga C*).

Remissyttrandena

Kommittéförslaget har i huvudsak godtagits av remissorganen. I olika avseenden framföres emellertid erinringar mot detaljer i förslaget.

Förslaget om ratificering av 1957 års Brysselkonvention tillstyrkes eller lämnas utan erinran av remissorganen. Från vissa håll anföres emellertid vissa kritiska synpunkter.

Sålunda framhåller *lagberedningen*, att det i våra dagar är föga motiverat, att sjöfartsnärings privilegieras genom begränsning av redareansvaret. Sjöfarten framstår icke längre som en exceptionellt riskfylld verksamhet, och genom försäkringsväsendets utveckling finns goda möjligheter att skydda sig genom försäkring. Redarens ansvar torde också tidigare ha ansetts strängare än andra företagens. Redaren svarar nämligen även för skada till följd av underlydandes fel eller försummelse. Med tiden har emellertid sådant ansvar kommit att gälla också på andra områden, även om fullt principalansvar ännu ej finns hos oss. Det förekommer även, att företagare svarar strikt, d. v. s. oberoende av om fel eller försummelse kan påvisas hos ledningen eller någon underlydande. Någon motsvarighet till reglerna om redareansvarets begränsning finns emellertid icke på andra områden. Det synes på tiden, att även sjöfartsnärings får bära sina kostnader i form av försäkringsavgifter eller på annat sätt. I avbidan på

avskaffandet av redareansvarets begränsning bör eftersträvas att så långt möjligt mildra de stötande konsekvenserna därav. I anslutning härtill framhåller lagberedningen, att konventionen i flera hänseenden innefattar en mindre långtgående ansvarsbegränsning än som medges av vår nu gällande sjölag. Konventionen är därför ett steg i rätt riktning. Då vårt land svårigen kan ställa sig utanför konventionen, tillstyrker lagberedningen, att konventionen ratificeras och lagstiftning genomföres i enlighet med konventionens principer.

Även i den förut nämnda av *Näringslivets trafikdelegation* upprättade promemorian ifrågasättes, om motiven för redarens rätt till ansvarighetsbegränsning i dagens läge och med den tekniska utveckling som skett av navigerings- och telehjälpmidlen längre har någon större bärkraft. I promemorian anföres vidare:

Inom svensk skadeståndsrätt liksom inom motsvarande rättsområden i de andra nordiska länderna och världen i övrigt med rättssystem efter europeiska förebilder gäller den principen, att en skadevällare har ett obegränsat ansvar för de ekonomiska konsekvenserna av skadan. Inom sjö-rätten har man likväl sedan lång tid tillbaka haft regler som syftat till ett begränsat ansvar för redaren med hänsyn bl. a. till att rörelsen förr ansetts vara av särskilt farlig natur och med tanke på svårigheten för redaren att under resa övervaka fartyget och kontrollera befäl och besättning m. m. Någon stark motivering kan dock numera knappast anföras för att redaren i fråga om sitt ansvar för underlydandes fel eller försummelser skall ställas i annan och förmånligare ställning än andra företagare som driva annan väl så riskfylld näring. Trafikdelegationen vill dock härvid särskilt även framhålla, att skäl kan finnas för att redarens ansvar icke skall vara obegränsat utan bör kunna jämkas i en katastrofsituation. Man skulle sålunda mycket väl kunna tänka sig en generell regel inom svensk skadeståndsrätt, som lade i domstolens hand att i en katastrofsituation efter omständigheterna jämka ett skadestånd. Sådana regler finnas exempelvis i sjölagen och sjömanslagen för befälhavarens och besättningens personliga ersättningskyldighet för vållad skada.

I likhet med lagberedningen anser emellertid trafikdelegationen, att vårt land med hänsyn till den internationella sjöfarten bör ratificera konventionen och inarbeta dess regler i sjölagen.

Liknande synpunkter som de av lagberedningen och Näringslivets trafikdelegation anförda uttalas av *Stockholms rådhusrätt* och *Skånes handelskammare*.

Sjöfartsstyrelsen tillstyrker ratificering av konventionen under förutsättning att de övriga nordiska länderna vidtar samma åtgärd. *Stockholms rådhusrätt* ifrågasätter däremot, emedan konventionen redan vunnit anslutning hos ett flertal av de stora sjöfartsnationerna, om nordisk enhet på området skall behöva utgöra ett oeftergivligt krav för ratificering och lagstiftning.

Hovrätten för Västra Sverige uttalar, att fördelen med regler om redare-

ansvarets begränsning, vilka mera allmänt än de nuvarande accepteras av de stora sjöfarande nationerna, är uppenbar. Denna fördel måste enligt hovrätten köpas till priset av att åtskilligt i konventionen från speciellt svensk synpunkt kan te sig mindre önskvärt.

Sveriges advokatsamfund har i stort sett intet att invända mot innehållet i konventionen, som enligt advokatsamfundet på vissa punkter har betydande praktiska fördelar. Sålunda framhåller advokatsamfundet, att slopandet av fartygsvärdereregeln innebär, att man i fortsättningen undgår besvärliga tvister rörande bestämmandet av fartygets värde. Om — såsom föreslagits — endast tonnageregeln lägges till grund vid beräkningen av begränsningssumman, kommer tvister om fastställandet av denna att förekomma i betydligt mindre omfattning än vad som nu är fallet. Vidare innebär konventionens regel att bestämma begränsningsbeloppen i så kallade Poincaré-franes en avgjord förbättring i förhållande till nu gällande regler, som innebär att begränsning sker omväxlande i guldkronor och papperskronor.

Beträffande principen att konventionsstaterna skall tillämpa *lex fori* och bestämmelsen i artikel 7 att fördragsslutande stat har rätt att utesluta icke-fördragsslutande stat från de förmåner som tillförsäkrats genom konventionen anför advokatsamfundet emellertid en avvikande mening. Advokatsamfundet anser det synnerligen olämpligt att försöka skapa internationell enhetlighet genom att i konventionen intaga bestämmelser om *lex fori*, särskilt som denna regel icke står i samklang med modern rättsuppfattning på den internationella privaträttens område. För närvarande torde sålunda ett flertal länder tillämpa flaggans lag för att bestämma redareansvarets begränsning. Advokatsamfundet framhåller, att den moderna sjölagstiftningen i Italien (*Codice della navigazione* den 30 mars 1942) föreskrivit flaggans lag för begränsningen av redareansvaret och att Norges høyesterett valt flaggans lag med åsidosättande av *lex loci* (ND 1958: 1). För svensk rätts vidkommande hänvisar advokatsamfundet till att Stockholms rådhusrätt tillämpat flaggans lag för redareansvarets begränsning, när det gällde en kollision på internationellt vatten (ND 1958: 445).

Efter en helhetsbedömning av konventionens innehåll samt med hänsyn till det stora värdet av en internationell unifiering på detta rättsområde uttalar dock advokatsamfundet som sin bestämda uppfattning, att konventionen snarast bör ratificeras av Sverige och att konventionens regler bör läggas till grund för lagstiftning i samarbete med de övriga nordiska länderna.

Advokatsamfundet påpekar vidare, att kommittén med stöd av artikel 7 andra stycket i konventionen föreslagit, att Kungl. Maj:t skall äga förordna att andra regler skall tillämpas i fråga om fartyg hemmahörande i icke-konventionsstater, medan däremot kommittén icke föreslagit att man i själva lagtexten redan nu inför en ömsesidighetsregel. Advokatsamfundet hän-

visar till att i nuvarande 255 § genom lagändring den 27 februari 1953 inta- gits en ömsesidighetsregel av innebörd att guldvärdeberäkning ej skall ske, med mindre detta följer av fördrag med den främmande staten och denna genomfört motsvarande beräkning till förmån för svenska fordringsägare. Advokatsamfundet anser att samma skäl, som år 1953 motiverade införandet av nämnda ömsesidighetsregel, nu talar för att man i lagtexten bestäm- mer att de nya lagregler som föranledes av konventionen icke skall gälla i förhållande till fordringsägare, som tillhör främmande stater, vilka icke genomfört motsvarande förmåner för svenska fordringsägare.

Vad därefter beträffar de frågor, vilkas reglering i konventionen överlämn- nats åt den nationella rätten, har i olika avseenden delade meningar fram- kommit under remissbehandlingen. Detta gäller framför allt frågan om be- gränsningsreglerna beträffande s m å f a r t y g e n.

Svenska västkustfiskarnas centralförbund, med vilket övriga fiskareorga- nisationer instämmer, framhåller att i gruppen fartyg under 300 ton prak- tiskt taget alla fiskefartyg återfinnes samt att fiskefartygens redare repre- senterar en mindre ekonomisk bärkraft i jämförelse med redarna för de större fartygen. De förhöjda ansvarsbeloppen kommer därför enligt förbun- det att medföra vissa ekonomiska påfrestningar för det svenska fiskets ut- övare. Förbundet anför emellertid följande.

Av sociala skäl vill vi icke motsätta oss den kraftigt förhöjda gränsen i fråga om personskador. Möjlighet synes föreligga att till överkomliga pre- mier arrangera en effektiv ansvarighetsförsäkring för personskada för de svenska fiskefartygen. Vi är däremot tveksamma beträffande 150 tonsgrän- sen för egendomsskada. Vissa skäl kan tala för en lägre gräns. Vi är emel- lertid fullt på det klara med att en rätt för småfartyg att begränsa efter verkligt tonnage kan ge upphov till stötande resultat. Med hänsyn härtill och då vi ej önskar bryta den nordiska rättsenheten, kan vi för vår del god- känna 150 tonsgränsen. Vi vill särskilt framhålla att vi vid vårt ställnings- tagande i denna del har tagit stor hänsyn till att det norska fiskets orga- nisationer och assuradörer godkänt den norska kommitténs regler av motsva- rande innehåll samt att de ömsesidiga sjöförsäkringsbolag på den svenska västkusten där huvudparten av västkustens fiskefartyg är försäkrade, för sin del vid ett sammanträde i Göteborg den 23 oktober 1961 beslutat godta- ga kommitténs förslag till nya ansvarsbelopp. Det kan här tillfogas att kaskoförsäkringsvillkoren för fiskefartygen kommer att överses i belysning av kommittéförslaget.

En annan mening uttalas av *hovrätten för Västra Sverige*, som framhål- ler, att den lindring i jämförelse med konventionens regel som föreslagits beträffande småfartygens ansvarighet berör icke blott nyttosjöfarten utan även praktiskt taget all nöjesfart. Hovrätten anser inte, att några övertygan- de rättspolitiska grunder kan anföras för en så långtgående ansvarsbegrän- sning som den föreslagna, och påpekar att begränsningsbeloppet vid egen- domsskada i svenskt mynt uppgår till något över 100 000 kronor, om 300-

tonsgränsen lägges till grund, och till något över 50 000 kronor, om 150-tonsgränsen lägges till grund. Hovrätten anför vidare:

I varje fall det senare beloppet förefaller helt otillräckligt med tanke på de stora skador som racerbåtar och liknande nöjesfarkoster kan åstadkomma. För ägare till sådana farkoster skulle väl eu ansvarighet som båtägare summamässigt jämförbar med den invanda ansvarigheten som bilägare förefalla tämligen naturlig. Några svårigheter att lösa ansvarsproblemen försäkringsvägen kan inte heller antas föreligga. När kommittén ändå velat begagna möjligheten att gynna småfartygen mera än konventionen gör, torde detta bottna i hänsyn till den yrkesmässiga småsjöfarten, särskilt fisket. Att konventionen och även den föreslagna lagtexten hela tiden har den yrkesmässiga sjöfarten i sikte framgår av flera bestämmelser. Särskilt må erinras om 261 § första st., enligt vilket redarens förmån av begränsningen utsträcker till fartygets ägare eller befraktare eller den som i redares ställe handhar fartygets drift. Tillämpad på nöjesfarkoster kan denna regel tydligen medföra ett alltför gynnsamt läge. Exempelvis kan den som kör en lånad plastracer tänkas få begränsa sitt ansvar så snävt som här är i fråga. Bestämmelsen förefaller därför godtagbar blott när den tillämpas på kommersiell sjöfart.

Hovrätten ifrågasätter emellertid, om det finns skäl att ens beträffande den yrkesmässiga sjöfarten underskrida konventionens 300-tonsgräns. Visserligen saknar måhända vissa för fiskebåtar alltjämt begagnade försäkringsformer tillräcklig ekonomisk bärkraft för det högre ansvaret men detta förhållande kan knappast betraktas som ett övertygande rättspolitiskt skäl för att gå längre i fråga om lättnader än konventionens — i jämförelse med vad som gäller trafiken på land — synnerligen gynnsamma regler. Det torde inte stöta på svårigheter att finna försäkringsformer som kan ge det erforderliga skyddet. Hovrätten förordar därför, att konventionens minimigräns om 300 ton bibehålles utan undantag.

Sjöassuradörernas förening, med vilken *Försäkringsbolagens riksförbund* instämmer, anser kommitténs motivering till den föreslagna regeln för småtonnaget föga övertygande och framhåller, att hänsyn i första hand bör tagas till den skadelidande och ej endast till skadevällaren. Föreningen påpekar, att fartygsägarna — liksom bilägarna, vilka också har varierande ekonomisk bärkraft — har möjlighet att till rimlig kostnad erhålla en ansvarsförsäkring. Om det emellertid i frågans nuvarande skede icke finns möjlighet att nå nordisk enighet om 300-tonsgräns även för egendomsskada, är föreningen beredd att acceptera det föreliggande förslaget.

Lagberedningen uttalar, att man inte utan tvingande skäl bör gå utöver konventionen och medge rätt till ansvarsbegränsning i andra fall eller till lägre belopp än som är obligatoriskt enligt konventionen. Lagberedningen förordar att ansvaret även för egendomsskador alltid bestäms efter en antagen dräktighet av minst 300 ton. Förslaget om en lägre ansvarsgräns torde enligt lagberedningen ha föranletts av att det mindre tonnaget ofta är försäkrat i ömsesidiga försäkringsbolag med ringa bärkraft. Möjlighet torde

emellertid finnas, att dessa bolag skyddar sig genom återförsäkring, och den premiehöjning som föranleds av att begränsningsbeloppet höjs kan förmodas vara blygsam.

I samma riktning uttalar sig *Näringslivets trafikdelegation* och *Stockholms rådhusrätt*. Rådhusrätten erinrar om att det i olika sammanhang har dryftats, huruvida den skadegörandes ekonomiska ställning bör beaktas vid bestämmandet av ett skadestånds storlek samt att sjölagskommittén diskuterat, att i lagstiftningen införa en regel, enligt vilken ansvarighetsgränsen, om synnerliga skäl föranleder därtill, skulle kunna av domstol nedsättas under det legala minimibeloppet. Rådhusrätten ansluter sig till kommitténs uttalande, att det är angeläget att lagstiftningen i detta avseende intar en sträng ståndpunkt och att det bör ankomma på fartygsägaren att skaffa sig försäkring, som täcker ansvarighetsbeloppet, men finner i konsekvens härmed än mindre skäl föreligga för den föreslagna särskilda reduktionsregeln. I varje fall anser rådhusrätten att utvägar bör prövas, varigenom nöjesbåtar uteslutes från begränsningsrätt.

Sveriges advokatsamfund anser icke, att det föreligger några som helst rättspolitiska skäl, varför ansvarsbegränsning skall få åtnjutas av nöjesfarkoster, och föreslår att dessa icke skall omfattas av ansvarsbegränsningen.

Svenska hamnförbundet finner de för småfartygen föreslagna begränsningsreglerna mindre tillfredsställande ur hamnarnas synpunkt.

Sjöfartsstyrelsen är icke övertygad om att ansvarigheten för småbåtar bör vara begränsad. De motiv, som en gång uppställtts för införandet av begreppet redareansvarets begränsning, kan enligt styrelsen icke med någon större styrka göras gällande vid den nu snabbt expanderande nöjesbåtstrafiken, som endast undantagsvis har karaktären av näringsfång och där i stället rekreations-, nöjes- och sportmomenten dominerar. Mot redareintresset står här ett icke negligerbart intresse från tredje man att utan inskränkning erhålla full ersättning för uppkommande skador. Sjöfartsstyrelsen skulle med hänsyn härtill närmast vara benägen att förorda att nöjesbåtarna undantoges från ansvarighetsbegränsningen. Betydande praktiska svårigheter uppkommer emellertid vid försök att avgränsa olika kategorier småbåtar från varandra. Med hänsyn bl. a. härtill vill styrelsen icke motsätta sig att ansvarigheten i fråga om mindre fartyg bestämmas på det sätt som sjölagskommittén föreslagit.

Sjösportens organisationer tillstyrker kommittéförslaget angående småbåtarnas ansvarighet; dock anser *Sveriges motorbåtunion* att ansvaret för egendomsskador bör bestämmas efter en antagen dräktighet av 50 ton i stället för 150 ton.

Flera remissorgan ifrågasätter införandet av någon form av obligatorisk försäkring för småfartyg. Sålunda uttalar *lagberedningen*, att även om begränsningsbeloppet höjs såsom beredningen föreslagit starka

betänkligheter ändock kvarstår mot de förmånligare ansvarsreglerna. Beredningen tänker särskilt på s. k. sjöbussar — fartyg med ringa dräktighet som tar ett stort antal passagerare — färjor och snabbgående nöjesbåtar. I den mån ansvaret får begränsas blir begränsningsbeloppet lågt. Vare sig rätt till ansvarsbegränsning inträder eller ej, gäller vidare, att det kan vara svårt eller omöjligt för den skadelidande att utfå ersättning för skadan. Fartyget har i de angivna fallen icke så stort värde, allra minst efter en allvarlig skada. En jämförelse med motorfordonstrafiken och lufttrafiken ligger här nära till hands. Det verkar enligt lagberedningen besynnerligt, att resande är skyddade t. ex. under färd till och från en färja men under färjturen är underkastade sjölagens hårda ansvarsbegränsning. Lagberedningen anser därför starka skäl tala för att man inför någon form av obligatorisk försäkring. Vid bestämmandet av minsta försäkringsbelopp behöver man därvid icke vara bunden av konventionens begränsningsregler. Lagberedningen förordar, att beloppet bestämmes så att man om möjligt får ett skydd motsvarande vad som gäller för motorfordonstrafiken. En sådan ordning lär redan tillämpas av Göteborgs stad för stadens färjor. Hur försäkringsplikten bör utformas i detalj och om den bör omfatta alla fartyg eller blott vissa kategorier, kräver närmare utredning. Enligt lagberedningen bör hinder icke möta mot att låta försäkringsplikten omfatta även större fartyg. I stor utsträckning torde de redan för närvarande vara ansvarsförsäkrade. Den förordade försäkringen bör emellertid, för att skyddet skall uppnås, gå utöver ramen för ansvarsförsäkring. För dem som håller sig med nöjesbåtar torde enligt lagberedningen premien för en tillfredsställande försäkring vara föga kännbar.

Även andra remissorgan tar upp frågan om obligatorisk försäkring för vissa båtar. Sålunda uttalar *sjöfartsstyrelsen*, att det kan bli aktuellt att införa en försäkringsplikt för vissa nöjesbåtar liksom för motorfordon och i samband därmed obligatorisk registrering av dessa båtar samt någon form av obligatoriskt förarbevis. *Svenska hamnförbundet* framhåller, att även små fartyg kan vålla hamnarna betydande skador och att en allmän försäkringsplikt i varje fall beträffande smärre fartyg skulle innebära ett väsentligt ökat skydd för hamnarna, även om en dylik försäkringsplikt av praktiska skäl måste begränsas till fartyg, vilka enligt 2 § sjölagen skall vara registrerade. *Svenska seglarförbundet* uttalar förhoppningen, att frågan om obligatoriskt försäkringsskydd för båtar så snart som möjligt blir föremål för utredning.

I anslutning till frågan om begränsningsrätt för småtonnaget diskuterar ett par remissorgan, huruvida begränsningsreglerna över huvud taget skall gälla för fartyg som användes i inre farvatten. Sålunda erinrar *Stockholms rådhusrätt* om att man redan vid införlivandet med svensk rätt av 1924 års ansvarsbegränsningskonvention övervägde att ordna

den rent interna lagstiftningen oberoende av reglerna i denna konvention samt att göra skillnad mellan fartyg, som användes i öppen sjö, och fartyg, som navigeras i de inre farvatten, men att man då stannade vid att icke använda sig av denna möjlighet med hänsyn till önskvärdheten av fasta och enhetliga regler. När nu sjölagskommittén intager samma ståndpunkt vill rådhusrätten dock för sin del ifrågasätta, huruvida verkligen alltjämt den tanken bör avvisas att från lagstiftningens tillämpningsområde undantaga fartyg, som användes i inre farvatten. Rådhusrätten uttalar, att även med de nu föreslagna höjda ansvarighetsbeloppen begränsningsreglerna innefattar risker för obilliga och egendomliga resultat, samt ifrågasätter i likhet med lagberedningen, varför exempelvis ett skadestånd, som härrör från trafik med landsvägsfärjor, skall begränsas, då skadestånd, som hänför sig till färd till eller från färja, skall utgå helt.

Lagberedningen förordar, att begränsningsreglerna inte görs tillämpliga på andra fartyg än sådana som enligt sin konstruktion är avsedda och lämpade för fart i öppen sjö.

Sistnämnda två remissorgan behandlar även frågan om begränsningsrätt beträffande krigsfartyg. *Lagberedningen* påpekar, att varken konventionen eller lagen särskilt nämner krigsfartyg. Med hänsyn till hittillsvarande praxis torde man enligt lagberedningen kunna antaga, att om ej förbehåll görs, rätt till ansvarsbegränsning kommer att anses föreligga även för sådana fartyg, trots att krigsfartygen ej har med sjöfartsnäringen att göra. Tveksamt är dock, om detta gäller även skottskador och andra skador som härrör från krigsfartygets särskilda beskaffenhet. I sak är det naturligtvis ovidkommande, om t. ex. ett skadebringande skott avlossas från ett fartyg eller från land. Lagberedningen finner det otillfredsställande, att kronan skall kunna begränsa sitt ansvar för skada, som orsakats av krigsfartyg, vare sig det är fråga om skottskador eller andra skador.

Samma uppfattning uttalas av *Stockholms rådhusrätt*, som erinrar om att enligt rättspraxis begränsningsrätt föreligger även för krigsfartyg och andra sådana statens fartyg, som är avsedda att användas uteslutande för offentliga ändamål. Det ter sig enligt rådhusrättens mening otillfredsställande, att staten i sin offentliga verksamhet gentemot medborgarna icke skall vara ansvarig för hela den ekonomiska skada, som kan härröra från sagda verksamhet. Beaktas bör enligt rådhusrätten också att krigsfartygens förhållandevis ringa nettotonnage för deras del medför exceptionellt låga begränsningsbelopp. Önskvärdheten av enhetlighet och den synpunkten att konventionens regler innebär ett betydande framsteg i fråga om enkelhet och reda, finner rådhusrätten vara skäl som icke väger tyngre än skälen mot begränsningsrätt, i allt fall såvitt gäller krigsfartyg och andra fartyg för uteslutande offentliga ändamål. I enlighet härmed föreslår rådhusrätten, att bestämmelser härutinnan upptages i lagförslaget.

Svenska hamnförbundet erinrar om att enligt signaturprotokollet till konventionen fördragsslutande stat medgives rätt att utesluta tillämpning av artikel (1) (c), vilken innefattar begränsningsregler beträffande skada på hamnanläggningar och skyldighet att avlägsna för olycka t fartyg, men att denna icke begagnats i kommittéförslaget. Hamnförbundet anför:

Detta spörsmål dryftades vid förhandlingar mellan deltagare från de nordiska länderna, varvid förslag framfördes att eventuellt utesluta skador å hamnanläggningar från begränsningsreglerna. Härom kunde enighet emellertid icke uppnås. Den danska kommittén ansåg det sålunda olyckligt att genom sådant uteslutande bryta den internationella rättsenhet, som konventionen strävade till. Härutöver anfördes, att det måhända kunde få skadliga verkningar för danska företagareintressen m. m. därest på detta område strängare ersättningsregler uppehöles än som normalt komme att gälla för de länder, som stodo utanför konventionen. Den svenska sjölagskommittén har sannolikt på enahanda grunder ansett det vara av vikt, att förevarande begränsningsrätt, liksom hittills, medgives redare. Begränsningsrätten avser »ersättning för skada, som av ett fartyg orsakats å hamnars, bassängers och segelbara vattenvägars konstanläggningar».

I syfte att utröna verkningarna av nuvarande begränsning i redareansvaret för här ifrågavarande skador har hamnförbundet från trettioen svenska hamnar inhämtat uppgifter avseende förhållandena under de senaste tio åren. Härav framgår, att gällande begränsning för tjugosju av hamnarna icke medfört någon ekonomisk olägenhet under omförmäld tidsperiod, att för två hamnar sådana skador inträffat att risk för ekonomisk förlust förelagat samt att likaledes två hamnar drabbats av direkt förlust till ett sammanlagt belopp av runt 54 000 kronor. I de två fall, då risk för förlust förefunnits, har i det närmaste full ersättning för reparationskostnader erhållits.

Frånsett resultatet av nyss nämnda undersökning torde emellertid böra framhållas, att begränsningsregler i hithörande hänseende icke te sig gynnsamma för hamnarna med hänsyn till de höga belopp, till vilka skador på hamnanläggningar av olika slag kunna komma att uppgå. Förslaget förutsätter, att skadelidanden — hamnen — och icke skadevällaren — redaren — genom försäkring får gardera sig mot skador av här förevarande slag. Detta torde icke överensstämma med allmänna skadestånds- och försäkringsprinciper.

Redareansvarets begränsning avser jämväl »ersättning på grund av laglig förpliktelse att avlägsna sjunket, strandat eller övergivet fartyg eller egendom ombord på sådant fartyg». Med hänsyn till de svåra avbräck, som kunna åsamkas hamnarna, då fartyg strandar eller sjunker i hamninfarter och de mycket betydande kostnader, som härvid kunna uppkomma, kan begränsning av redareansvaret härvidlag icke anses tillfredsställande.

Även *lagberedningen* uttalar tveksamhet, om tillräcklig anledning finns att medge rätt till ansvarsbegränsning i dessa fall.

I fråga om rätt att åberopa ansvarsbegränsning gentemot anställda ombord uttalar *hovrätten för Västra Sverige* en mot kom-

mittén avvikande mening. Hovrätten erinrar om att frihet har lämnats åt de fördragsslutande staterna att välja, huruvida ansvarsbegränsningen skall gälla även gentemot den egna besättningen och andra anställda ombord eller arbetande i fartygets tjänst. Hovrätten ifrågasätter, om det är en rättspolitiskt lycklig lösning att undantaga denna krets av skadelidande från redarens rätt till ansvarsbegränsning. När man väl har accepterat principen att redaren skall få begränsa sitt ansvar, synes det hovrätten mest ändamålsenligt, att begränsningen får gälla även i förhållande till de egna anställda. De av kommittén anförda sociala skälen synes snarare böra tillgodoses genom ett tillfredsställande försäkringsskydd åt de anställda.

Samma uppfattning uttalas av *Sveriges advokatsamfund*, som anför:

Om man nu i svensk rätt betager redaren hans begränsningsrätt gentemot befälhavaren, medlem av besättningen, lots eller annan hos redaren anställd person, på sätt sjölagskommittén föreslagit genom 254 § andra stycket, skulle betydande svårigheter kunna uppstå för den svenske redaren. Med sjölagskommitténs förslag skulle t. ex. vid en fartygskollision, varigenom besättningen skadas, denna kunna få ett betydande ekonomiskt intresse av att vända sig mot den egna redaren och icke mot den främmande redaren, som ju fortfarande skulle ha möjlighet att begränsa sitt ansvar för skador, som vållats besättningen på ett främmande fartyg. Om vid en fartygskollision personskadorna skulle drabba besättningen på båda fartygen och *båda* fartygsägarna skulle sakna möjlighet att begränsa sitt ansvar i förhållande till den egna besättningen, skulle den märkliga situation uppstå att båda parterna sannolikt skulle erhålla det bästa stödet för sin sak hos vittnen, som åberopats av motparten vid sammanstötning mellan ett svenskt fartyg och ett fartyg tillhörande stat, som i hithörande hänseenden icke genomfört motsvarande bestämmelser i sin lagstiftning.

Lagberedningen föreslår, att villkoret för tillämpning av utländsk lag, att fartyget hör hemma i främmande stat, får utgå såsom mindre väl förenligt med konventionen. *Lagberedningen* anför härutinnan:

Såsom kommittén anför (s. 26) är det icke otänkbart, att en person, som är anställd ombord på svenskt fartyg, är underkastad utländsk lagstiftning i avseende å sitt tjänsteavtal. Det må för övrigt framhållas, att den skadelidande icke nödvändigtvis behöver ha varit anställd ombord. Vidare måste man räkna med möjligheten av att den ansvarige är utlänning trots att fartyget är svenskt. Det kan t. ex. röra sig om en delägare i fartyget (jfr 1 § sjölagen), en befraktare eller en anställd. Enligt konventionen synes den ansvarige kunna påkalla, att frågan om ansvarsbegränsning bedöms enligt den lag som reglerar tjänsteavtalet, om detta leder till förmånligare resultat för honom. Konventionen torde visserligen icke hindra en avvikande reglering för rent interna svenska förhållanden, men så snart ett utländskt intresse är inblandat lär man vara bunden av konventionen, även om fartyget är svenskt. Att uppställa en avvikande regel för det fall att den ansvarige är svensk synes icke behöfligt och kan även vålla komplikationer, om det finns flera ansvariga.

Departementschefen

Regler som begränsar det ansvar som åvilar en fartygsredare enligt sjölagen eller enligt allmän lag finns hos oss liksom i andra sjörättsliga system sedan lång tid tillbaka. Dessa regler har i olika länder haft ett mycket skiftande innehåll. Med hänsyn till sjöfartsnäringens internationella karaktär har det redan tidigt varit ett starkt intresse att förenhetliga de olika regelsystem som gällt i skilda länder. Såsom framgått av den tidigare redogörelsen har dessa strävanden resulterat i en konvention som antogs i Bryssel 1924 om begränsning av redares ansvarighet. Denna konvention har emellertid vunnit relativt ringa anslutning och en ny konvention om begränsning av redares ansvar har antagits i Bryssel den 10 oktober 1957.

Sverige har ratificerat 1924 års Brysselkonvention och inarbetat dess regelsystem i 10 kap. sjölagen. Samma är förhållandet i Danmark, Finland och Norge. Bland de mera betydande sjöfartsnationerna har förutom de nordiska länderna endast Belgien, Frankrike och Spanien anslutit sig till konventionen.

Efter samarbete med de nämnda nordiska länderna har sjölagskommittén föreslagit, att Sverige skall ratificera 1957 års konvention, samt framlagt förslag till de ändrade regler i sjölagen som föranledes av en anslutning till konventionen. Motsvarande kommittéförslag har framlagts i Danmark, Finland och Norge.

Det svenska kommittéförslaget har i vanlig ordning varit föremål för remissbehandling. Förslaget om ratificering av 1957 års Brysselkonvention och om därav föranledda ändringar i sjölagen har därvid tillstyrkts eller lämnats utan erinran av samtliga remissorgan.

En del remissorgan har emellertid framfört vissa kritiska synpunkter på det berättigade i ett legalt begränsat redarens ansvar. Motiveringarna för en ansvarsbegränsning har varierat starkt under skilda tider och i olika länder. Någon ingående analys därav kan givetvis här icke ifrågakomma men med hänsyn till frågans allmänt skadeståndsrättsliga betydelse synes det i dagens läge, då de skadeståndsrättsliga problemen aktualiseras alltmer i lagstiftning och offentlig debatt, icke opåkallat att med några ord beröra motiven för det särskilda rättsinstitut som den legala ansvarsbegränsningen för fartygsredare utgör. Härvid bortses emellertid från de skäl av närings- eller handelspolitisk art som i vissa länder kan tänkas motivera ett gynnande av sjöfartsnäringen eller viss gren av denna näring.

Vissa av de skäl som åberopats grundar sig på föreställningen om culperegeln som den helt dominerande principen för skadeståndsskyldighet. Mot bakgrunden härav har framhållits, att redarens ansvar är strängare än andra företagares genom att han svarar även för skada till följd av underlydandes fel eller försummelse. Denna ansvarighet har ansetts bli så

mycket mera betungande som redaren i motsats till flertalet andra företagare icke har möjlighet att öva kontroll över fartyget och de anställda ombord. Såsom bl. a. lagberedningen framhållit har emellertid ett ansvar av samma art som redarens med tiden kommit att gälla även på andra områden och det förekommer även att företagare svarar strikt, d. v. s. oberoende av om fel eller försummelse kan påvisas hos ledningen eller någon underlydande. Härtill kommer att redarens möjligheter att öva fortlöpande kontroll över fartyget på ett genomgripande sätt har förbättrats genom teknikens utveckling. Olikheterna i nu nämnda avseenden mellan sjöfartsnäringens och andra företagare har sålunda i väsentlig mån utjämnats.

Det har även som ett led i diskussionen om det berättigade i ett begränsat redareansvar tidigare anförts, att borgenärernas intresse av en oinskränkt betalningsrätt icke skulle vara så stort, emedan dessa i praktiken har stora svårigheter att göra sin fordringsrätt gällande i annat än det objekt som befinner sig inom det egna jurisdiktionsområdet, d. v. s. sjöförmögenheten. Även i detta avseende har emellertid ändrade förhållanden inträtt, dels genom förbättrade kommunikationer, dels genom ökade möjligheter till verkställighetsåtgärder utanför det egna landet.

Ett ofta återkommande argument för begränsning av redarens ansvar är vidare rederirörelsens särskilt riskfyllda natur. Sålunda har i motiven till 1891 års sjölag uttalats, att den som bedriver en med så stor risk förenad näring som sjöfarten bör sättas i tillfälle att åtminstone i någon mån beräkna vad han riskerar. Man har inom doktrinen också anfört, att det är ett önskemål att befria redaren från katastrofrisker som han icke rimligen kan täcka genom försäkring. Härvidlag bör emellertid framhållas att genom teknikens utveckling såväl när det gäller hjälpmedel för navigering som i andra avseenden sjöfartsnäringen icke längre ovedersägligen framstår som särskilt riskfylld. Den anförda synpunkten har vidare avseende närmast på mindre rederier och i mycket liten utsträckning på våra dagars storrederier.

Problemets tyngdpunkt synes i stället ligga på frågan hur sjöfartsnäringens försäkringsskydd lämpligen bör anordnas. Lagberedningen har i sitt remissyttrande härutinnan anfört, att det synes vara på tiden att även rederinäringen får bära sina kostnader i form av försäkringsavgifter eller på annat sätt. Beträffande detta omfattande spørsmål inskränker jag mig av naturliga skäl till endast några kortfattade allmänna synpunkter.

Genom den legala ansvarsbegränsningen erhålles en högsta gräns för redarens behov av försäkringsskydd och redaren besparas kostnaden av en till beloppet obegränsad ansvarighetsförsäkring. En av dem som främst drabbas av ansvarsbegränsningen är lastägaren. Det har framhållits, att denne under alla förhållanden har ett behov att genom försäkring av lasten skydda sig för sådana förluster som inte ger upphov till någon skadestånds-

fordran och att det ställer sig lättare för lastägaren, som känner värdet av det transporterade godset, att teckna försäkring för detta än för redaren, som i varje fall icke kan förutse värdet av lasten på det fartyg, med vilket hans eget fartyg kan kollidera. Synpunkter av detta slag, d. v. s. angående vem som ligger närmast till att teckna försäkring, kan emellertid läggas inte bara på sjöbefraktningen utan även på befordran till lands och i luften. Någon motsvarighet till det system som gäller beträffande redares ansvar finnes emellertid icke inom frakträtten i övrigt.

När det gäller försäkringsskyddet är det även i övrigt av intresse att jämföra sjötrafiken med trafiken till lands. Därvid vill jag endast erinra om att inom motorfordonsförsäkringen maximibeloppen utan avgiftshöjning nyligen höjts så att ansvarigheten i praktiken blivit obegränsad. Även i andra länder är skadelidandeskyddet inom motorfordonstrafiken bättre tillgodosett än inom sjötrafiken.

Vad nyss anförts gäller framför allt sakskada. Beträffande personskadorna gör sig skälen mot en ansvarighetsbegränsning ännu starkare gällande än beträffande sakskador. Det förtjänar emellertid påpekas att den nya konventionen i detta avseende utgör en avsevärd förbättring i förhållande till de nu gällande reglerna genom att ansvarighetsgränserna höjes väsentligt vid personskador.

Den av lagberedningen aktualiserade frågan, i vad mån den legala begränsningsrätten bör eller kan ersättas med en maritim ansvarighetsförsäkring, inrymmer såsom framgår av det sagda stora problem. Dessa — liksom hela frågan om det berättigade i en legal ansvarsbegränsning — kan emellertid icke lösas uteslutande med utgångspunkt från vad som ter sig rimligt för den svenska skadeståndsrättens del. Frågan måste lösas på internationellt plan och är avhängig bl. a. av sammansättningen av skilda länders fartygsbestånd, sjöförsäkringens uppbyggnad i olika länder m. fl. faktorer.

Mot bakgrunden av det nu anförda anser jag mig kunna konstatera, att den nya konventionen innebär betydande förbättringar i förhållande till de gällande reglerna. Sålunda har begränsningsområdet väsentligen minskats. Redaren kan i motsats till vad som för närvarande gäller icke längre begränsa sitt ansvar för skada, som härrör därav att ett avtal till följd av fel eller försummelse av nautisk art icke blivit behörigen fullgjort, förpliktelse, som grundar sig på att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter, bärgarlön, bidrag till gäldande av gemensamt haveri samt förpliktelse som befälhavaren har ådragit redaren i kraft av sin legala fullmakt. Härefter kan begränsningsområdet sägas omfatta i huvudsak endast de centrala riskerna för sjöfarten.

Ansvarighetsgränsen bestämmes enligt gällande regler till ett belopp motsvarande fartygets värde efter den ansvarighetsgrundande händelsen

med tillägg av tio procent av värdet före händelsen, den s. k. fartygsvärderegeln. I de viktigaste begränsningsfallen äger emellertid redaren åberopa en alternativ gräns, beräknad efter åtta engelska guldpond för ton av fartygets dräktighet, den s. k. pundregeln. Har personskada uppstått, höjes ansvarighetsgränsen med ytterligare åtta engelska guldpond för ton. Detta belopp är avsett att enbart täcka personfordringar. Om det inte förslår skall personborgenärerna erhålla betalning jämte övriga borgenärer ur återstoden av ansvarighetsbeloppet. I sjölagen har pundbeloppen omvandlats till kronor i guld. Detta system är såsom framgått av vad tidigare anförts en kompromiss mellan det engelska och de kontinental systemen.

Pundregeln har emellertid i praktiken i allmänhet givit det för redaren förmånligaste resultatet och fartygsvärderegeln har därför fått ringa tillämpning.

Den nya konventionen upptager ingen fartygsvärderegeln utan begränsningsbeloppen angives i visst antal Poincaré-francs för ton av fartygets dräktighet. Det engelska systemet har sålunda givits företräde framför de kontinental uppfattningarna men för vårt lands vidkommande torde såsom framgått av vad nyss anförts denna ändring i praktiken icke bli av någon genomgripande betydelse. Å andra sidan torde, därest anslutningen — såsom är att antaga — blir större till den nya konventionen än till den gamla, väsentliga fördelar vinnas genom internationellt enhetligare regler.

Poincaréfrancen är icke något nationellt mynt utan tjänstgör endast som räkneenhet. Omräkning från Poincaréfranc till nationell valuta skall göras i varje särskilt begränsningsfall. Härigenom vinnes så långt möjligt garanti för en gemensam och fast värdegräns.

I överensstämmelse med 1924 års konvention föreskrives skilda ansvarighetsgränser för egendoms- och personskador. Om endast egendomsskada föreligger, uppgår den begränsade ansvarigheten till ett belopp beräknat efter 1 000 francs för ton av fartygets dräktighet. I fall av personskada, enbart eller i förening med egendomsskada, beräknas den begränsade ansvarigheten efter 3 100 francs för ton av fartygets dräktighet. Såsom tidigare antytts innebär detta i förhållande till gällande regler en väsentlig höjning av ansvarigheten för personskador. Enligt de nya reglerna kommer begränsning av personfordringar icke att komma i fråga annat än vid stora katastrofer. Detta måste av sociala skäl anses vara en betydande för-tjänst hos de nya reglerna.

Den nya konventionen medför även såsom närmare framgår i det följande ökade möjligheter för redaren att förhindra, att hans fartyg göres till föremål för handräckning flera gånger och i olika länder till säkerhet för fordringar, som härrör från en och samma händelse. Detta är givetvis ägnat att medföra ett bättre utnyttjande av fartygstonnaget.

Av vad sålunda anförts framgår, att väsentliga fördelar är att vinna vid en anslutning till den nya begränsningskonventionens regler. Sjölagskom-

mittens förslag, att vårt land skall ratificera konventionen och inarbeta dess regler i sjölagen, har såsom framgått vunnit anslutning från samtliga remissorgan.

Beträffande en detalj i konventionen, nämligen principen att *lex fori* skall gälla för redareansvarets begränsning, har emellertid Sveriges advokatsamfund framhållit, att detta icke står i samklang med modern rättsuppfattning på den internationella privaträttens område. Advokatsamfundet har emellertid uttalat, att detta förhållande icke bör utgöra hinder för ett accepterande av konventionens i övrigt ändamålsenliga regelsystem.

Liksom kommittén och remissorganen anser jag, att vårt land i likhet med vad som föreslås i Danmark, Finland och Norge bör tillträda den nya konventionen. Beträffande den nyss nämnda *lex fori* principen bör framhållas, att denna kommit till uttryck i artikel 7 första stycket och måste ses i samband med den i artikel 7 andra stycket intagna regeln, att fördragsslutande stat har möjlighet att från en på konventionen grundad lagstiftning helt eller delvis utesluta icke-fördragsslutande stat och sådana personer, som saknar viss angiven anknytning till fördragsslutande stat.

På grund av vad sålunda anförts förordar jag, att vårt land ratificerar 1957 års Brysselkonvention om begränsning av redares ansvar och genomför de ändringar i sjölagen som betingas härav.

Sjölagskommittén har föreslagit, att den förut nämnda möjligheten att från lagstiftningen undantaga icke-fördragsslutande stat eller personer som saknar anknytning till fördragsslutande stat icke skall utnyttjas utan att bestämmelserna i princip skall vara generellt tillämpliga. Kommittén har emellertid icke ansett att vårt land bör avstå från möjligheten att förhindra, att främmande fartyg av svensk myndighet erhåller en förmånligare behandling än som i motsvarande situation kommer ett svenskt fartyg till del i det främmande fartygets hemland. Dylika fall kan uppkomma främst i fråga om fartyg hemmahörande i stat som icke biträtt konventionen men även beträffande fartyg hemmahörande i stat, som biträtt konventionen men därvid gjort förbehåll enligt punkterna 2 (a) och (b) i slutprotokollet. Sjölagskommittén har ansett det lämpligt att en möjlighet hålles öppen att föreskriva undantag för dessa fall. Kommittén har därför föreslagit, att Kungl. Maj:t skall äga förordna att i stället för bestämmelserna i 10 kap. sjölagen andra regler skall här i riket tillämpas i fråga om fartyg hemmahörande i annan främmande stat än sådan, som utan förbehåll anslutit sig till 1957 års begränsningskonvention.

Kommitténs förslag överensstämmer i princip med den gällande bestämmelsen i 266 § sjölagen och jag tillstyrker förslaget. Detta förutsätter att vårt land vid ratificeringen av konventionen gör förbehåll enligt punkterna 2 (a) och (b) i signaturprotokollet till konventionen.

När det gäller de frågor, som konventionen lämnar fritt för den nationella rätten att reglera har spørsmålet om *småfartygens ansvarighet* tilldragit sig största intresset. Såsom framgått skall enligt konventionen fartyg vars dräktighet understiger 300 ton vid bestämmandet av ansvarighetsgränsen anses ha en dräktighet av 300 ton. Detta innebär i förhållande till vad som gäller för närvarande en väsentlig skärpning av redarens ansvarighet. Fördragsslutande part äger dock enligt punkt 2 (b) i signaturprotokollet förbehålla sig rätten att meddela avvikande bestämmelser beträffande fartygen under 300 ton.

Kommittén har beträffande småfartygen uttalat, att dessa fartygs redare eller ägare ofta representerar en jämförelsevis ringa ekonomisk bärkraft men att å andra sidan måste beaktas att även de små fartygen kan åstadkomma mycket betydande skador. Sjölagskommittén har kommit till den uppfattningen att konventionen i princip bör följas såvitt angår personskada men att beträffande egendomsskada en lägre ansvarighetsgräns är rimlig och lämplig. Med avseende närmast på egendomsskada har kommittén därför föreslagit en reduktionsregel av innebörd att fartyg, vars dräktighet understiger 150 ton, likställes med fartyg om 150 ton samt att för fartyg med en dräktighet från 150 upp till 300 ton det verkliga tonalet lägges till grund för ansvarighetsgränsens beräkning.

Om detta förslag har framkommit delade meningar under remissbehandlingen. Fiskareorganisationerna har av sociala skäl icke velat motsätta sig den förhöjda gränsen i fråga om personskada men uttalat tveksamhet beträffande höjningen av ansvarigheten för egendomsskada. Med hänsyn till den nordiska rättsenheten har man emellertid ansett sig kunna godkänna även detta förslag. Å andra sidan har flera remissorgan uttalat sig för att konventionens 300-tonsregel helt skall godtagas. Bland dessa har några framhållit, att i varje fall beträffande nöjessjöfarten anledning saknas att avvika från konventionen. Från försäkringshåll har anförts, att 300-tonsregeln är att förorda men att, om nordisk enighet icke kan nås om denna, det föreliggande förslaget får accepteras. Sjöfartsstyrelsen har förklarat sig närmast benägen att förorda, att nöjesbåtar undantages från ansvarighetsbegränsning men framhållit att betydande praktiska svårigheter skulle uppkomma vid försök att avgränsa de olika kategorierna småbåtar från varandra. Med hänsyn härtill har sjöfartsstyrelsen icke motsatt sig kommittéförslaget. Lagberedningen har gjort en jämförelse med motorfordons- och lufttrafiken och uttalat, att starka skäl föreligger för en obligatorisk försäkring för småfartyg. Lagberedningen har föreslagit en närmare utredning härom. Sjöfartsstyrelsen har uttalat, att det kan bli aktuellt att införa försäkringsplikt beträffande vissa nöjesbåtar och i samband därmed obligatorisk registrering av dessa båtar samt någon form av förarbevis.

När det gäller småfartygen kan konstateras, att de föreslagna reglerna

innebär en väsentlig höjning av den ansvarighet som nu gäller. Det torde endast undantagsvis komma att inträffa att full täckning för skada icke erhålles.

Frågan om småfartygens ansvarighet har varit föremål för behandling vid de förhandlingar som hållits med representanter för berörda departement i Sverige, Danmark, Finland och Norge. Därvid har framkommit, att beträffande nyttosjöfarten, företrädesvis fisket, nordisk enighet icke torde kunna nås om någon annan lösning än den av kommittén föreslagna. Sådan enighet är enligt min mening synnerligen angelägen. Beträffande nöjessjöfarten kan väl med fog sägas, att denna bör kunna bära det fulla ansvaret för uppkommande skador. Emellertid synes en tillfredsställande gränsdragning mellan nöjes- och nyttosjöfart stöta på mycket stora praktiska svårigheter.

På grund av vad nu anförts och då de föreslagna ansvarighetsgränserna synes utgöra en rimlig avvägning av de olika intressen som gör sig gällande i denna fråga, föreslår jag, att kommittéförslaget på denna punkt lägges till grund för lagstiftning. Detta förutsätter att vårt land även av denna anledning vid ratificering av konventionen enligt punkt 2 (b) i signaturprotokollet förbehåller sig rätten att meddela från konventionen avvikande regler för fartyg, vars dräktighet understiger 300 ton.

Frågan om obligatorisk ansvarighetsförsäkring sammanhänger med problemet om registrering av småbåtar. Här om har chefen för handelsdepartementet uttalat (prop. 1962: 94), att ytterligare erfarenheter av trafiken till sjöss bör avvaktas, innan frågan prövas. På grund av vad sålunda anförts och då väsentliga administrativa problem uppstår vid ett genomförande av en obligatorisk ansvarighetsförsäkring, kan ståndpunkt icke tagas till frågan i detta sammanhang.

I fråga om *fartyg, som användes i inre farvatten*, gäller för närvarande samma begränsningsregler som beträffande fartyg, som användes i öppen sjö. Detta motiveras av önskvärdheten av fasta och enhetliga regler. Det nu framlagda förslaget intager samma ståndpunkt. Ett par remissorgan har under hänvisning till olikheten mellan reglerna för trafiken till lands och till sjöss ifrågasatt, att från lagstiftningens tillämpning borde undantagas fartyg som användes i inre farvatten. Härvidlag bör emellertid beaktas, att enligt gällande regler redarna i stor utsträckning kan fritaga sig från ansvar gentemot den krets av skadelidande som närmast åsyftas, nämligen passagerarna. För att en ändrad ordning skall få avsedd effekt, torde därför även sistnämnda regler böra ändras. Jag anser icke det anförda utgöra tillräckligt skäl att avvika från det gällande systemet¹.

Icke heller anser jag, att särskilda bestämmelser bör införas för *krigsfartyg*.

När det gäller skada å *hamnanläggningar* och liknande anordningar samt

¹ Angående trafik med landsvägsfärja se NJA 1961 s. 686.

skyldigheten att *avlägsna förolyckat fartyg* har fördragsslutande part möjlighet att utesluta konventionens bestämmelser om ansvarighetsbegränsning. Sjölagskommittén har föreslagit, att Sverige icke skall begagna sig av denna möjlighet. Detta förslag har lämnats utan erinran av remissorganen med undantag av Svenska hamnförbundet. Lagberedningen har uttalat tveksamhet härvidlag. Enligt min mening bör man inte utan starka skäl avvika från konventionens regler. På grund härav och då enligt vad som framgår av hamnförbundets yttrande begränsningsrätten hittills icke medfört några betydande olägenheter för hamnarna anser jag mig böra tillstyrka kommitténs förslag härutinnan. Påpekas bör att vid bristande reciprocitet Kungl. Maj:t enligt vad som tidigare framgått har möjlighet att från begränsningsrätten undantaga fartyg i främmande stat, som icke bereder svenska fartyg förmånen av en motsvarande begränsningsrätt.

Enligt artikel 1 (4) (b) lämnas åt varje konventionsstat fritt att, i det fall då dess lagstiftning reglerar tjänsteavtalet mellan fartygsägaren och *anställda ombord*, avgöra i vad mån en skada som förorsakats en anställd skall vara underkastad redarens begränsningsrätt.

Kommittén har ansett, att vägande sociala skäl talar för, att ansvarighet för skada som åsamkats anställda ombord så långt konventionen medger icke skall omfattas av redarens begränsningsrätt, och därför föreslagit en särskild undantagsbestämmelse härom. Vidare har kommittén föreslagit ett undantag från den i det föregående nämnda lexforiprincipen av innehåll, att frågan om ansvarighet för fordran som nu sagts skall avgöras efter den lag som gäller för tjänsteavtalet, om fartyget hör hemma i främmande stat och tjänsteavtalet regleras av lagen i stat som är ansluten till 1957 års konvention.

Vad kommittén sålunda föreslagit har godtagits av det övervägande flertalet remissorgan. Hovrätten för Västra Sverige har emellertid givit uttryck för en avvikande mening och uttalat, att de anförda sociala skälen bör tillgodoses genom ett tillfredsställande försäkringsskydd för de anställda. Samma uppfattning har framförts av Sveriges advokatsamfund. Advokatsamfundet har ansett det olämpligt att exempelvis vid en fartygskollision, varigenom besättningen skadats, denna kan få ett ekonomiskt intresse att vända sig mot den egna redaren och icke mot den främmande redaren och att i vissa fall märkliga processlägen kan uppkomma till följd av besättningens ekonomiska intressen. Lagberedningen har förordat, att det av kommittén för tillämpning av utländsk lag föreslagna villkoret, att fartyget hör hemma i främmande stat, utgår såsom mindre väl förenligt med konventionen.

I likhet med kommittén anser jag, att av socialpolitiska skäl skada, som åsamkats anställda ombord, icke bör drabbas av begränsning. Denna synpunkt tillgodoses lämpligast genom att — i den utsträckning som konventionen möjliggör — i vår lagstiftning undantag från begränsningsrätten göres beträffande skada som drabbat anställda ombord. I anledning av

advokatsamfundets invändning mot förslaget kan framhållas, att det förhållandet att olika i en rättegång deltagande personer — parter, vittnen eller sakkunniga — har skilda ekonomiska intressen inte är ovanligt och att en domstol ofta har att ta hänsyn härtill vid sin bedömning av ett mål. På grund av det anförda tillstyrker jag kommitténs förslag, att ansvarighet för skada som drabbat anställda ombord skall undantagas från begränsningsrätt. I likhet med lagberedningen anser jag däremot den av kommittén föreslagna undantagsbestämmelsen från lex foriprincipen mindre väl förenlig med konventionen. Jag föreslår därför att denna jämkas i enlighet med vad lagberedningen förordat.

Lagförslag

I enlighet med de riktlinjer, som angivits i det föregående, har inom justitiedepartementet utarbetats förslag till *lag om ändring i sjölagen den 12 juni 1891 (nr 35 s. 1)* och *lag om ändrad lydelse av 62 § utsökningslagen*. Förslagen grundar sig på de lagförslag som sjölagskommittén upprättat på grundval av bestämmelserna i 1957 års Brysselkonvention.

Kommittén påpekar, att konventionen på några punkter ger anledning till tveksamhet beträffande dess rätta innebörd. Kommittén har i allmänhet icke ansett sig böra i lagförslaget undanröja dessa otydligheter. Ej heller har kommittén strävat att besvara frågor, som konventionen lämnar öppna, med mindre konventionen uttryckligen överlämnar åt den nationella lagstiftningen att lösa dessa frågor. Det får enligt kommittén alltså ankomma på domstolarna att, med beaktande av internationell praxis, taga ställning till sådana spørsmål.

Yttrandena. *Sveriges advokatsamfund* har uttalat, att advokatsamfundet icke helt kan dela kommitténs uppfattning, att otydligheter i konventionen icke bör undanröjas i lagtexten. Advokatsamfundet framhåller, att man säkerligen icke kan räkna med att domstolarna i de olika konventionsstaterna kommer att känna sig skyldiga att följa ett avgörande i en viss fråga, som tidigare träffats av en domstol tillhörande en annan konventionsstat. Den fördel som består i att möjligheterna till en enhetlig rättstillämpning eventuellt förbättras genom att frågorna av lagstiftaren lämnas öppna, torde därför enligt advokatsamfundet icke vara så väsentlig att den uppväger den nackdel som uppstår för enskild part, som ju — om kommitténs riktlinje följes — i många fall måste inleda en kostsam process för att få besked om sin rättsställning. Advokatsamfundet anser därför, att den svenska lagtexten bör skapa klarhet och att den bör undanröja otydligheter, där så lämpligen kan ske.

Departementschefen. När det gäller att inordna bestämmelser i en internationell konvention i vår interna rätt har på sjörättens område i allmänhet den metoden tillämpats att konventionsbestämmelserna omsatts i svensk lagtext. Därvid uppstår av naturliga skäl betydande svårigheter av det slag som antytts av kommittén och Sveriges advokatsamfund. I likhet med vad som tillämpats vid tidigare tillfällen då konventionsbestämmelser införlivats med sjölagen bör enligt min mening även nu oklarheter som vidlåder konventionstexten i möjligaste mån undanröjas. Det kan heller icke undvikas att i vissa fall en tolkning av konventionsbestämmelserna måste göras vid utformningen av lagtexten. Därvid måste emellertid av hänsyn till reglernas internationella omfattning och betydelse stor försiktighet iakttagas. Det kan vidare icke undvikas, att tolkningsfrågor i viss utsträckning får överlämnas åt rättstillämpningen.

Beträffande den närmare innebörden av de inom justitiedepartementet upprättade lagförslagen, vilka torde få fogas till detta protokoll som bilaga (*Bilaga A*)¹, må anföras följande.

Specialmotivering

Sjölagen

216 och 224 §§.

Departementschefen. I 216 § hänvisas beträffande begränsning av redarens ansvar i fråga om haveribidrag till 10 kap. sjölagen samt föreskrives att om haveribidrag skall gäldas av last eller annat gods, ägaren skall häfta med godset men ej svara personligen. 224 § femte stycket innehåller motsvarande bestämmelse beträffande bärgarlön. Enligt vad jag föreslagit i det föregående skall begränsning i dessa hänseenden icke äga rum. Hänvisningarna i förevarande stadganden föreslås därför skola utgå.

254 §.

Denna paragraf, som motsvarar nuvarande 254 §, innehåller i 1 mom. första stycket en uppräknig i fem punkter av de slag av fordringar som är föremål för begränsning. Bestämmelserna grundar sig på artikel 1 (1) och (3) i 1957 års konvention. I 1 mom. andra stycket stadgas vissa på ingressen till artikel 1 och på artikel 1 (4 b) och 6 (3) grundade undantag från det sålunda angivna begränsningsområdet. Tredje stycket av 1 mom. innefattar en bestämmelse angående ränta och kostnader i saken. I 2 mom. upptages en bestämmelse, grundad på artikel 1 (5) i konventionen, för det fall att redaren har motfordran mot borgenär.

¹ Denna bilaga, som är likalydande med de vid propositionen fogade lagförslagen, har här uteslutits.

Kommittén anför, att paragrafen tar sikte på frågan, när redarens ansvarighet må begränsas. Att begränsning kan åberopas jämväl av annan än redaren framgår av 261 § i förslaget. Spörsmålet, huruvida ansvarighet över huvud föreligger, regleras ej i begränsningskapitlet utan får enligt kommittén bedömas jämlikt andra lagrum i sjölagen — främst 8 § — och enligt allmän lag. Kommittén har icke ansett det erforderligt att låta detta förhållande komma till särskilt uttryck i lagtexten. I följd härav har kommittén i ingressen till paragrafen icke medtagit orden »där sådan enligt denna eller allmän lag föreligger».

Kommittén framhåller, att bestämmelserna i princip avser såväl kontraktuella som utomkontraktuella förhållanden. De äger tillämpning, vare sig ansvarigheten grundar sig på fel eller försummelse eller icke.

Vidare framhålles, att bestämmelserna i 1 mom. första stycket under punkterna 1—5 i viss mån griper in på varandras områden samt att detta sammanhänger med strävandena att ernå en redaktionellt enkel lagtext.

Kommittén uttalar, att det under punkterna 1—3 använda uttrycket »skada å person» (enligt konventionens ordalag »loss of life or personal injury»; »mort ou lésions corporelles») avser dödsfall och fysisk skada. Huruvida uttrycket jämväl skall anses omfatta psykisk skada, uppkommen med eller utan samband med fysiskt trauma, anser kommittén tveksamt och påpekar att »lésions corporelles» endast torde täcka kroppsskada, var emot »personal injury» möjligen täcker även psykisk skada. Kommittén anmärker, att »lésion corporelle» i artikel 17 i den i Warszawa den 12 oktober 1929 undertecknade konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran motsvaras av »bodily injury».

Med »skada å egendom» förstås enligt vad kommittén uttalar, förutom materiell skada å fast eller lös egendom samt förlust eller minskning av sådan egendom, även intrång i rättighet (»infringement of any rights»; »atteintes à tous droits»). Kommittén framhåller, att nämnda uttryck i konventionen icke torde taga sikte på skada som uppkommer genom redarens underlåtenhet att uppfylla avtal men däremot t. ex. det fall att fartyget skadar en kajanläggning och på så sätt förhindrar annan än kajens ägare att utöva en rätt att nyttja kajen för sitt fartyg. Jämväl indirekt ekonomisk skada, exempelvis genom tidsförlust i följd av sammanstötning, anser kommittén omfattas av uttrycket »skada å egendom».

Beträffande de olika punkterna i 1 mom. första stycket anför kommittén:

Punkt 1 motsvarar artikel 1 (1) (a) i konventionen.

I artikel 1 (1) (a) användes, beträffande personer, i den franska texten orden »se trouvant à bord pour être transportée» och i den engelska »being carried in the ship». Det franska uttrycket tager möjligen sikte endast på passagerare, medan dess engelska motsvarighet torde ha en vidsträcktare

syftning. Orden »carried in the ship» innehåller sålunda enligt uttalande i ett engelskt rättsfall »the concept of status; 'carried', that is to say, in some contractual form or by reason of some contractual arrangement; carried as a member of the crew, carried as a passenger». Vid upprättandet av konventionen kom den franska texten på denna punkt att utgöra en översättning av den engelska, som härvidlag var den ursprungliga versionen. Företråde torde därför få givas åt den engelska konventionstexten i denna del.

Enligt sjölagskommitténs förslag äger redaren begränsa sin ansvarighet i avseende å ersättning för skada å person, som befinner sig ombord på fartyget för att medfölja detta, och för skada å egendom ombord. Uttrycket »för att medfölja detta» avser att återgiva betydelsen av »being carried in the ship». Har redaren blivit ansvarig för skada som avses i detta lagrum, äger han åberopa begränsning oavsett huru eller av vem skadan orsakats; det är den skadade personens eller den skadade egendomens befintlighet ombord på fartyget — såvitt angår skadad person i förening med den omständigheten att han befann sig ombord för att medfölja fartyget — som ger den för begränsningsrätt nödvändiga anknytningen till fartygets drift.

I vad angår personskada kommer ansvarsbegränsningen enligt punkt 1 i praktiken som regel endast att omfatta de fall, då skadan åsamkats passagerare, ty ersättning för skada å person, som är anställd ombord, är jämlikt andra stadgandet i förslaget vanligen undantagen från begränsning (jfr 254 § 1 mom. andra stycket första punkten). Personskada, som åsamkats exempelvis besökare, stuveriarbetare eller fripassagerare, faller icke under punkt 1; skada å dylik person underkastas begränsning allenast i den mån bestämmelserna under punkterna 2 och 3 föranleder därtill.

Skada å egendom ombord omfattas av stadgandet under punkt 1, vare sig egendomen skulle medfölja fartyget eller ej och vare sig den förts ombord med eller utan befälhavarens vetskap eller tillstånd. Sin praktiska tillämpning får bestämmelsen i fråga om last och passagerares resgods.

Punkt 2 motsvarar viss del av artikel 1 (1) (b) i konventionen.

Artikel 1 (1) (b) skulle efter ordalagen (»whether on land or on water»; »sur terre ou sur l'eau») kunna sägas innebära att begränsningsrätt icke föreligger i vad avser skada å personer som befinner sig i luften eller under vattnet, varemot skada å egendom i luften eller under vattnet omfattas av begränsningen. Någon avsikt att på detta sätt inskränka konventionens tillämpningsområde torde emellertid icke ha förelegat. De nyssnämnda uttrycken saknar därför motsvarighet i sjölagskommitténs förslag.

Under förevarande punkt i förslaget stadgas begränsningsrätt beträffande skada å person eller egendom, om skadan orsakats av någon som befinner sig ombord på fartyget. För att stadgandet skall bli tillämpligt kräves sålunda att den, som orsakat skadan, skall ha vid skadetillfället befunnit sig ombord på fartyget. Denna omständighet anses i och för sig giva honom en sådan anknytning till fartyget, att begränsningsrätt skall inträda, även om den skadegörande handlingen icke hade samband med fartygets drift. Under bestämmelsen faller som regel den ojämförligt största och viktigaste gruppen av händelser som föranleder tillämpning av begränsningsreglerna, nämligen kollisioner mellan fartyg.

Punkt 3 motsvarar artikel 1 (1) (b) i vad sagda konventionsbestämmelse icke täckes av regeln under punkt 2.

Under denna punkt stadgas begränsningsrätt såvitt angår ersättning för skada å person eller egendom, om skadan orsakats av omständighet som hänför sig till navigeringen eller handhavandet av fartyget eller till lastningen, befordringen eller lossningen av lasten eller till inskeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna. Bestämmelsen avser närmast de fall, då den som orsakar skadan därvid icke befinner sig ombord på fartyget; det är skadeorsakens anknytning till fartygsdriftens centrala funktioner som medför att begränsningsrätt föreligger.

Punkterna 4 och 5 motsvarar artikel 1 (1) (c) i 1957 års konvention. Sägda artikel stadgar rätt att begränsa ansvarighet, som sammanhänger med avlägsnande av förolyckat fartyg eller med skada å hamnanläggningar och liknande anordningar.

Enligt punkt 2 (a) i det vid konventionen fogade signaturprotokollet äger fördragsslutande stat förbehålla sig rätten att utesluta tillämpning av artikel 1 (1) (c). Denna reservationsrätt kommer måhända att medföra, att enhetlighet mellan samtliga fördragsslutande stater ej åstadkommes i denna del.

Kommittén påpekar vidare, att ansvarighet beträffande ersättning för skada å hamnanläggningar o. dyl. oftast torde uppkomma under sådana omständigheter, att punkt 2 eller punkt 3 i förslaget blir tillämplig men anser icke anledning föreligga att avvika från konventionen i detta hänseende.

Kommittén erinrar om att i den franska konventionstexten talas om »des dommages causés par un navire de mer aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables», medan den engelska texten använder uttrycket »damage caused to harbour works, basins and navigable waterways». Kommittén uttalar, att den franska konventionstexten på denna punkt är den ursprungliga, och kommittén har följt denna men ansett det överflödigt att återgiva orden »causés par un navire».

I enlighet med det anförda upptages under punkt 4 i förslaget stadgande om rätt att begränsa ansvarigheten beträffande ersättning för skada å hamn-, bassäng- eller vattenvägsanläggning.

Under punkt 5 i förslaget återfinnes föreskrift om begränsning av ansvarigheten för ersättning på grund av laglig förpliktelse att avlägsna sjunket, strandat eller övergivet fartyg eller egendom ombord å sådant fartyg. Kommittén uttalar, att det här är fråga om redarens förpliktelse att avlägsna fartyget eller egendomen, medan hans förpliktelse att gälda ersättning enligt ett av honom ingånget avtal med exempelvis ett bärgningsbolag, som åtagit sig att avlägsna fartyget eller egendomen, icke omfattas av stadgandet. För att stadgandet skall vara tillämpligt fordras enligt kommittén vidare, att förpliktelsen skall åvila redaren ex lege, vare sig det är jämlikt lag, administrativ författning eller allmänna rättsgrundsatser. Ett enbart på avtal grundat åtagande av redaren att avlägsna fartyget eller egendomen faller icke in under bestämmelsen. Stadgandet är vidare tillämpligt oavsett graden av den skada som drabbat fartyget. Det kräves sålunda icke att fartyget skall ha skadats i sådan utsträckning att det utgör vrak. Orden »avlägsna»

torde täcka konventionens uttryck »raising, removal or destruction». Med strandat fartyg lärer få jämsställas grundstött fartyg.

Den i den allmänna motiveringen nämnda undantagsregeln beträffande ansvarigheten för anställda ombord har i kommittéförslaget upptagits i 1 mom. andra stycket första punkten. Denna bestämmelse kompletteras av det förutnämnda undantaget från lexforiprincipen, vilket intagits som ett andra stycke i 262 §.

I enlighet med det anförda skall enligt förslaget begränsningen ej gälla ansvarighet på grund av skada som åsamkats befälhavaren eller medlem av besättningen eller lots eller någon hos redaren anställd person. Kommittén uttalar, att konventionens uttryck »servants of the owner» närmast betecknar personer, som är skyldiga att efterkomma fartygsägarens order och föreskrifter och för vilkas åtgärder fartygsägaren är ansvarig. Ett civilrättsligt arbetsavtal behöver icke föreligga mellan en »servant» och fartygsägaren. Den viktigaste gruppen av dylika »servants» är befälhavare och besättning, vilka också nämnts särskilt i konventionstexten. Agenter och andra självständiga företagare, som anlitas av fartygsägaren, omfattas enligt kommittén icke av ifrågavarande begrepp. I överensstämmelse med konventionen stadgas den förutsättningen, att skadan åsamkats, då den skadade befinner sig ombord eller utför arbete i fartygets tjänst.

Kommittén framhåller att uttrycket »besättningen» innefattar ej blott den egentliga besättningen utan även den s. k. oegentliga besättningen, vare sig denna är anställd hos redaren eller hos annan person, exempelvis hos en självständig restauratör. »Lots» inbegriper kronolots, hamnlots och den som eljest lämnar biträde med lotsning. Orden »någon hos redaren anställd person» täcker bl. a. det fall att avlösningsmanskaper, som är anställt hos redaren, befordras å ett redaren tillhörigt fartyg. Med »skada» avses, liksom eljest i förslaget, såväl skada å person som skada å egendom. Att jämväl ersättning till arvinge eller rättsinnehavare faller utanför begränsningsområdet, om ansvarigheten grundas på skada åsamkad befälhavaren eller annan person som här avses, följer av stadgandets ordalag.

I 1 mom. andra stycket andra punkten har kommittén i enlighet med ingressen till artikel 1 samt artikel 6 (3) andra punkten i konventionen intagit en bestämmelse, att begränsningen ej avser ansvarighet på grund av fel eller försummelse av redaren själv, med mindre denne begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av dess besättning. Kommittén framhåller, att bevisbördan för att redaren gjort sig skyldig till fel eller försummelse kommer att åvila borgenären men att det ankommer på redaren att visa att felet eller försummelsen begåtts i redarens egenskap av befälhavare eller besättningsmedlem. För svenska domstolars vidkommande torde enligt kommittén frågan om bevisbördans fördelning numera, efter genomförandet av principen om fri bevisprövning, bli av täm-

ligen underordnad betydelse. Kommittén uttalar, att om redaren begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av dess besättning begränsningsrätt föreligger även om felet eller försummelsen icke varit av nautisk art.

Kommittén påpekar, att frågan, huruvida redaren är skyldig att utöver det belopp, vartill hans ansvarighet är begränsad, svara för ränta och kostnader i saken, i likhet med 1924 års konvention icke besvaras av 1957 års konvention. Denna får därför anses möjliggöra för varje fördragsslutande stat att reglera dessa problem i sin nationella lagstiftning.

Kommittén föreslår, att begränsningen icke gäller ränta eller kostnader i saken. Bestämmelse härom har intagits i 1 mom. sista stycket. Enligt kommittén innebär detta, att ränta, om enligt allmänna regler sådan utgår, skall gäldas av redaren utöver det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § samt att det fulla ansvarighetsbeloppet slås ut på fordringarnas kapitalbelopp. Kommittén anser, att det är av stor praktisk betydelse, att man icke behöver lägga summan av kapital- och räntefordringarna till grund för fördelningen å de olika borgenärerna. Räntan skall beräknas på det belopp, till vilket den särskilda fordringen begränsas, och icke på fordringens nominella belopp. I fråga om kostnader i saken innebär förslaget att uppgörelse härom i princip får träffas vid sidan av fördelningen av det fulla ansvarighetsbeloppet jämte eventuell ränta. Kommittén framhåller, att förslaget i förevarande delar i huvudsak överensstämmer med den praxis som nu tillämpas.

Kommittén behandlar även det fall, att redaren har en motfordran mot borgenären och motfordringen grundas på samma händelse som huvudfordringen. Därvid uppkommer fråga, huruvida begränsningen först skall tillämpas på borgenärens fordran och motfordringen därefter avräknas från dennes sålunda begränsade fordringsbelopp (»cross liability») eller om fordringarna först skall avräknas mot varandra och begränsningen därefter tillämpas på det saldo som vid avräkningen må ha uppkommit till borgenärens förmån (»single liability»).

Kommittén framhåller att spørgsmålet icke är löst i 1924 års konvention eller gällande sjölag, samt att i praxis båda metoderna kommer till användning. 1957 års konvention har i artikel 1 (5) avgjort frågan till förmån för single liability. I överensstämmelse härmed upptager kommitténs förslag i 2 mom. stadgande att, om redaren har motfordran mot borgenären samt fordran och motfordran grundar sig på en och samma händelse, begränsningen skall avse allenast det belopp varmed fordringen må överstiga motfordringen.

Yttrandena. Några remissorgan anför inledningsvis vissa allmänna synpunkter på bestämmelserna i denna paragraf och dessa bestämmelsers för-

hållande till den grundläggande regeln i 8 § sjölagen om redares ansvarighet.

Vad beträffar de föreslagna konventionsbestämmelsernas införlivande med sjölagen framhåller sålunda *Sveriges advokatsamfund*, att den i konventionen begagnade metoden, som i huvudsak baserar sig på enumerationsprincipen, är främmande för svensk lagstil och att situationer lätt kan uppkomma, för vilka bestämmelsernas upphovsmän tänkt sig att reglerna skulle vara tillämpliga men som på grund av bestämmelsernas ordalydelse råkar falla utanför tillämplighetsområdet. Advokatsamfundet hänvisar därvid till rättsfallet NJA 1951 s. 319 samt anför följande exempel på tveksamma fall som kan uppkomma, om den föreslagna texten bibehålles.

a) Antag att fartyget är behäftat med ett sjövärdighetsfel men att detta fel inte berott på fel eller försummelse av redaren själv utan av en person i underordnad ställning, som tillhör redarens landpersonal. Antag vidare att felet förorsakar en skada, som drabbar person eller egendom, som icke befinner sig ombord på fartyget. Ansvar föreligger för redaren på grund av 8 § sjölagen. Punkterna 1 och 2 i 254 § 1 mom. är under de angivna förutsättningarna otillämpliga och frågan blir då om uttrycket »navigeringen eller handhavandet av fartyget» i tredje punkten är tillämpligt. Styrelsen anser att det icke föreligger några skäl att vägra redaren ansvarsbegränsningsrätt i det angivna fallet, och konventionens upphovsmän torde sannolikt ha ansett detsamma. Emellertid kan man knappast i syfte att tillerkänna redaren begränsningsrätt tillämpa det senast angivna rekvisitet utan att i det närmaste helt frångå lagrummets språkliga utformning.

b) Redaren kan i många fall bli ansvarig för skada å last efter den tidpunkt då befordringen avslutats och lasten lossats. I praxis förekommer även tendenser att utsträcka de tvingande ansvarsreglerna till tidpunkt efter lossningen. Frågan är då, om dylikt ansvar blir täckt av rekvisitet »om skadan orsakats av omständighet, som hänför sig till befordringen eller lossningen av lasten».

Ehuru lydelsen av det föreslagna lagrummet enligt advokatsamfundet är olämplig anser samfundet med hänsyn till den principiella metod som bör användas vid införlivandet av konventioner i svensk rätt, att man i huvudsak icke bör frångå konventionstexten. Emellertid ifrågasätter advokatsamfundet, om man icke genom smärre ändringar i det föreslagna lagrummet bör kunna skapa klarhet för fall av det slag som advokatsamfundet angivit genom förutnämnda exempel.

Även *lagberedningen* behandlar frågan om överensstämmelse med regeln i 8 § sjölagen och hänvisar till att den inledande meningen i 254 § i gällande sjölag stadgar, att redares ansvarighet, »där sådan enligt denna eller allmän lag föreligger», skall vara begränsad i de fall som sägs i paragrafen. Lagberedningen erinrar om att förslaget saknar motsvarighet till de citerade orden, och ifrågasätter, om det är tillrådligt att avvika från gällande lags formulering på denna punkt. Dessa ord kan sägas antyda,

att det skall vara fråga om ett ansvar på grund av lag i motsats till ett ansvar som enbart härleder sig från avtal. Lagberedningen tror ej, att man kan generellt inbegripa kontraktsförhållanden, och hemställer därför, att de citerade orden försiktigtvis får kvarstå.

Hovrätten för Västra Sverige framhåller, att den omedelbara skadegörarens person tillmätts betydelse endast i 1 mom. första stycket punkt 2, enligt vilken begränsning inträder, om skadan orsakats av någon som befinner sig ombord på fartyget. Hovrätten konstaterar, att det däremot icke kräves att skadegöraren arbetat i fartygets tjänst. Begränsningsregeln blir därför mera vidsträckt än ansvarsregeln i detta avseende. Att stadga begränsning av ett ansvar som över huvud icke föreligger kan enligt hovrätten verka förvillande.

Även i andra avseenden ställer hovrätten frågan, hur den föreslagna lagtexten kommer att samspela med sjölagen i övrigt. Hovrätten håller för troligt, att man i detta avseende måste vänta icke alldeles obetydliga svårigheter. I likhet med advokatsamfundet anser hovrätten, att man inte har möjlighet att frångå konventionens system med korsande indelningar i första mom. men att det måste tillses att sådant, som hittills varit omfattat av begränsningsrätt och inte är avsett att föras undan, inte på grund av begränsningsreglernas redaktionella utformning råkar bli uteslutet. Hovrätten påpekar att inom den grupp av folk, som arbetar i fartygets tjänst, det finns åtskilliga presumtiva skadegörare, som ådrager redaren principalansvar men som enligt den föreslagna lydelsen icke omfattas av begränsningsreglerna. Sålunda ansvarar redaren för en linjeagent, som före lastning eller efter lossning inom ramen för redarens transportförpliktelse tar hand om gods och försummar dess rätta vård. Hovrätten framhåller att, ehuru de olika punkterna i den föreslagna 254 § i hög grad täcker varandra, det icke finns någon punkt, under vilken angivna situation kan föras. Detta torde innebära en förändring i förhållande till gällande rätt, men intet i betänkandet synes ge stöd för att man avsett att företa en dylik ändring.

Slutligen påpekar hovrätten att en avgränsning av en persongrupp, motsvarande den i 8 § sjölagen, möter i det föreslagna 1 mom. andra stycket och att enligt detta begränsningen icke skall gälla »ansvarighet på grund av skada som åsamkats befälhavaren eller medlem av besättningen eller lots eller någon hos redaren anställd person, då han befinner sig ombord eller utför arbete i fartygets tjänst». Hovrätten frågar sig hur denna personkrets är avgränsad jämfört med den som åsyftas i 8 § sjölagen samt anför:

Det räcker enligt ordalagen icke, att det rör sig om en annan än besättning etc. som arbetar i fartygets tjänst, utan vederbörande måste vara hos redaren anställd. Är han då »anställd», så snart han på redarens uppdrag »utför arbete i fartygets tjänst»? Tag som exempel en entreprenadstuvare, som anlitas av redaren för lastnings- eller lossningsarbete. Enligt motivuttalan-

den (s. 25) är det tydligen inte meningen, att dylika personer skall innefattas. Att det är tjänsteavtalsförhållanden som åsyftas framgår väl också av konventionens hänvisning till »den lag som reglerar tjänsteavtalet» och hänvisningen i motiven till nuvarande 254 § andra st. rörande förpliktelse som grundar sig på tjänsteavtal. Syftet är att tillgodose »vägande sociala skäl» (s. 26). En viss motsägelse kan kanske spåras i motiven. Termen »anställda» (»servants of the owner») beskrives nämligen också såsom närmast betecknande »personer som är skyldiga att efterkomma fartygsägarens order och föreskrifter». Denna beskrivning passar inte illa på en entreprenadstuvare i den meningen, att stuveriet i avseende på godshanteringen är underkastat redarens kontroll. I flera avgöranden har Högsta domstolen tillmätt just denna kontrollsynpunkt och redarens ledning av arbetet i denna mening särskild betydelse (NJA 1952 s. 12 och 1956 s. 274).

Tillämpningen av 1 mom. andra stycket på stuvare behandlas även av *Stockholms rådhusrätt*. Rådhusrätten påpekar för sin del, att till sådan kategori för vilken undantagsregeln i fråga skulle gälla synes kommittén räkna stuvare, som arbetar i fartygets tjänst. Enligt rådhusrättens mening är det också av sociala skäl motiverat, att dylika stuvare icke skall behöva vidkännas reducering av dem tillkommande skadestånd. Emellertid ifrågasätter rådhusrätten om den föreslagna lagtexten »någon hos redaren anställd person, då han befinner sig ombord eller utför arbete i fartygets tjänst» verkligen omfattar dessa stuvare. Såväl de i konventionens engelska och franska texter använda uttrycken »servants of the owner» och »préposés du propriétaire» som det i den svenska översättningen nyttjade uttrycket »andra personer i fartygsägarens tjänst» måste enligt rådhusrätten anses vidsträcktare till sin innebörd än uttrycket »någon hos redaren anställd person».

Beträffande den begagnade terminologien i övrigt erinrar *lagberedningen* om att kommittén ansett det tveksamt om uttrycket »skada å person» skall anses omfatta även psykisk skada, uppkommen med eller utan samband med fysiskt trauma. Enligt lagberedningens mening talar sakliga skäl för att vid tillämpning av begränsningsreglerna rätt till ansvarsbegränsning skall föreligga även vid psykisk skada. Här regleras ju icke frågan, huruvida sådan skada är ersättningsgill. Föreligger skadeståndsskyldighet, finns det emellertid enligt lagberedningen icke någon anledning att låta ansvaret för psykisk skada vara obegränsat i motsats till vad fallet är vid fysisk skada. Uppdelningen skulle medföra besynnerliga konsekvenser.

När det gäller personskada påpekar lagberedningen även att översättningens av konventionstextens ord »being carried in the ship» till »som befinner sig ombord på fartyget för att medfölja detta» passar illa för det fall att fråga är om en debarkerande passagerare. Uttrycket bör därför enligt lagberedningen jämkas.

I fråga om uttrycket »skada å egendom» påpekar *hovrätten för Västra Sverige*, att enligt kommittén detta uttryck skall anses inbegripa även fall,

som är hänförliga under kategorien allmän förmögenhetsskada. Med termen »skada å egendom» avser man emellertid i svensk skadeståndsrättslig terminologi icke allmän förmögenhetsskada utan blott skada på sak. Sålunda talas i doktrinen genomgående om annan ekonomisk skada än skada på sak eller person, t. ex. allmän förmögenhetsskada. Hovrätten framhåller, att en avvikelse från denna hävdvunna terminologi kan förorsaka missförstånd och tvister.

Denna fråga behandlas även av *Sveriges advokatsamfund*, som ifrågasätter riktigheten av kommitténs uttalande, att även indirekt ekonomisk skada, exempelvis genom tidsförlust i följd av sammanstötning, omfattas av uttrycket »skada å egendom». Advokatsamfundet förordar att lagrummets lydelse närmare anslutes till konventionstexten, av vilken framgår att fartygsägaren skall äga rätt att begränsa hela den ansvarighet som uppstått i de angivna fallen.

Lagberedningen föreslår att i 1 mom. första stycket punkt 5 ordet »laglig» utbytes mot »i lag stadgad».

Stockholms rådhusrätt framhåller beträffande den i 2 mom. fastslagna single liabilityprincipen, att varken lagtexten eller motiven ger besked, hurvida en förutsättning för stadgandets tillämpning är att motfordringen är begränsningsbar. Ej heller konventionen ger besked på denna punkt, och ovisshet härom kan enligt rådhusrätten komma att medföra olägenhet.

Svenska seglarförbundet tar upp frågan, vilka som bör hänföras till besättning på nöjesfartyg, och framhåller, att det torde höra till undantagsfallen, att det finns någon besättning i den mening som avses med lagbestämmelsen, d. v. s. en hos båtägaren enbart för båtens handhavande anställd person. Enligt förbundets mening vore det önskvärt med ett förtydligande härvidlag.

Departementschefen. Såsom jag tidigare anfört uppstår ofta svårigheter vid överföring av konventionsbestämmelser till svensk lagtext. Så har varit fallet vid utformningen av de gällande reglerna i sjölagen, vilka ju bygger på bestämmelserna i 1924 års Brysselkonvention, och såsom framgått föreligger delade meningar i olika avseenden, när det nu gäller att omsätta bestämmelserna i 1957 års Brysselkonvention till svensk lagtext. I stort sett har dock kommitténs förslag godtagits av remissorganen och enighet råder om att den i konventionen begagnade enumerationsmetoden vid angivande av begränsningsfallen måste bibehållas. Även jag anser att kommitténs förslag till lagtext i allt väsentligt kan godtagas. Emellertid bör sambandet mellan ansvarsbegränsningsreglerna och sjölagens bestämmelser i övrigt, särskilt dess 8 §, uppmärksammas.

I likhet med lagberedningen anser jag icke anledning föreligga att ur lagtexten utmönstra uttrycket »där sådan enligt denna eller allmän lag föreligger». En redaktionell jämkning bör dock göras i ingressen till 1 mom.

Vad beträffar det första av de av Sveriges advokatsamfund angivna fallen torde det bäst överensstämja med grundtanken i konventionen att i den mån ansvarighet föreligger i den antydda situationen tillåta ansvarsbegränsning. Den föreslagna formuleringen i 1 mom. punkt 3 torde icke lägga hinder i vägen för en sådan tolkning. Beträffande sådana fall av skador på last, som advokatsamfundet anfört, synes frågan om såväl ansvarsreglernas som begränsningsreglernas tillämplighet mera tveksam. Detta spörsmål torde utan närmare direktiv få överlämnas åt rättstillämpningen.

Med anledning av det påpekande som gjorts av hovrätten för Västra Sverige, att begränsningsregeln i 1 mom. andra punkten blir mera vidsträckt än ansvarsregeln i 8 §, vill jag framhålla att konventionstexten på denna punkt tillägger »for whose act, neglect or default the owner is responsible». Det kunde givetvis ifrågakomma att göra ett motsvarande tillägg i den svenska lagtexten men detta synes enligt min mening icke erforderligt; paragrafen skall ju endast gälla i de fall där ansvarighet över huvud föreligger för redaren enligt vad som nämnts i det föregående. Å andra sidan kan givetvis inträffa, att ansvar för redaren kan föreligga utan att begränsningsrätt gäller. Sålunda synes enligt konventionen begränsningsrätt icke föreligga beträffande redarens eventuella principalansvar för en linjeagents åtgärder eller försummelse. Detta torde även framgå av den av kommittén föreslagna lagtexten.

Även beträffande den i 1 mom. andra stycket angivna personkretsen har fråga uppstått om förhållandet till de personer som åsyftas i 8 § sjölagen. Undantagsbestämmelsen i 254 § andra stycket torde enligt min mening böra utformas i nära anslutning till konventionstexten och omfattningen av ifrågavarande bestämmelse får avgöras med ledning av konventionen. Huruvida enligt denna krävs ett anställningsförhållande synes tveksamt. Det bör beaktas att syftet med konventionsbestämmelsen — som uttryckligen hänvisar till den lag som reglerar tjänsteavtalet — är att de som är sysselsatta inom sjöfartsnäringen icke skall intaga en sämre ställning i fråga om förmåner vid olycksfall i arbetet än andra anställda. Huruvida ansvar för skada som drabbat stuvare skall vara underkastat begränsning får med ledning av det anförda avgöras från fall till fall.

Avfattningen av paragrafen ger här utöver anledning till följande påpekanden.

I likhet med lagberedningen anser jag, att begränsningsreglerna bör gälla ansvar för såväl fysisk som psykisk skada.

Det har framhållits, att uttrycket i 1 mom. punkt 1 »person, som befinner sig ombord på fartyget för att medfölja detta» icke passar beträffande en debarkerande passagerare. Uttrycket är emellertid en ordagrann översättning från den franska konventionstexten och överensstämmer även väl med den engelska texten. Framhållas bör också, att det fall, då fråga är om de-

barkerande passagerare, även inbegripes under tredje punkten. Uttrycket torde därför böra bibehållas.

När det gäller frågan vad som är att hänföra till »skada å egendom» må framhållas, att den engelska konventionstexten begagnar uttrycket »damage to any other property or infringement of any rights». Huruvida detta uttryck inbegriper vad vi brukar benämna allmän förmögenhetsskada eller indirekt ekonomisk skada synes oklart. Jag är dock närmast böjd för att antaga, att så är fallet. I avsaknad av full klarhet på denna punkt kunde emellertid, såsom advokatsamfundet anfört, ifrågasättas att anknyta lagtexten till konventionstexten. Den däri begagnade terminologien synes emellertid främmande för svenskt språkbruk och torde kunna ge anledning till missförstånd. Jag vill därför förordna, att det av sjölagskommittén föreslagna uttrycket, vilket överensstämmer med vad som föreslagits i de övriga nordiska länderna, bibehålles i lagtexten.

Beträffande punkt 4 anser jag, att man med utgångspunkt från den engelska konventionstexten bör begagna uttrycket ersättning för skada å hamnanläggning, bassäng eller segelbar vattenväg. Härigenom vinnes även överensstämmelse med vad som föreslås i de övriga nordiska länderna.

Stadgandet under punkt 5 är avsett att tillämpas vare sig förpliktelsen grundar sig på lag eller på administrativ författning. Huruvida förpliktelse, som åvilar någon enligt allmänna rättsgrundsatser, omfattas av konventionens begränsningsregler synes mera tveksamt. Det engelska uttrycket »by any law» torde omfatta även allmänna rättsgrundsatser, medan däremot det franska uttrycket »par une loi» torde täcka endast lag och administrativ författning. Jag föreslår följande formulering av lagtexten: ersättning på grund av föreskriven skyldighet att avlägsna sjunket, strandat eller övergivet fartyg eller egendom ombord på sådant fartyg.

För tillämpningen av den i 2 mom. fastslagna single liabilityprincipen synes det icke vara en förutsättning att motfordringen är begränsningsbar.

Frågan, hur uttrycket »besättningen» skall tolkas, när det gäller dem som biträder vid handhavandet av nöjesfartyg, torde icke kunna besvaras generellt utan ett bedömande får i rättstillämpningen göras från fall till fall.

255 §.

Departementschefen. De i förevarande paragraf föreslagna bestämmelserna har sin motsvarighet i nuvarande 255, 258 och 260 §§. Till 256 och 257 §§ i gällande sjölag saknas motsvarighet i förslaget. 1 mom. innehåller bestämmelser om ansvarighetsbeloppens beräkning. Härom hänvisas till den allmänna motiveringen.

I 2 mom. ges en definition — i överensstämmelse med artikeln 3 (6) och (7) i konventionen — av begreppen franc och dräktighet.

Jämlikt första stycket förstås med franc en enhet innehållande sextiofem

och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkningen till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då redaren ställer säkerhet för sin ansvarighet eller, om säkerhet icke ställes, då betalning sker. Har redaren ställt säkerhet, sker ingen ny omräkning vid betalningstillfället. Risken för en kursändring under mellantiden ligger alltså på borgenären.

I andra stycket upptages föreskrift, att med dräktighet avses nettodräktigheten, för maskindrivet fartyg ökad med det maskinrum som vid bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten.

256 §.

Denna paragraf innehåller bestämmelser om tillämpning av ansvarighetsgränsen och fördelning av ansvarighetsbeloppet. Enligt första stycket, som motsvarar artikeln 2 (1) i konventionen, skall den ansvarighetsgräns, varom stadgas i 255 § tillämpas i fråga om fordringar vilka uppkommit på grund av en och samma händelse. Till andra stycket finnes motsvarighet i artikel 3 (1) (c) i konventionen. Förslaget upptar här en bestämmelse att fordringar på grund av skada å person i första hand skall tillgodoses med det ansvarighetsbelopp som avses i 255 § 1 mom. andra stycket samt att, om beloppet ej förslår, de återstående personfordringarna skall tillsammans med övriga fordringar tillgodoses med det i 255 § 1 mom. första stycket avsedda beloppet. I tredje stycket, som motsvarar artikel 3 (2), stadgas att fördelningen av ansvarighetsbelopp skall ske i förhållande till fordringarnas storlek.

Fjärde stycket motsvarar artikel 3 (3) och 3 (4) i konventionen och innehåller bestämmelser om att redaren träder i borgenärs ställe vid fördelningen av ansvarighetsbeloppet, om han betalat fordran som avses i denna paragraf eller om han visar att han, oaktat krav ännu ej skett, framdeles kan bli nödsakad att gälda fordran som avses i denna paragraf.

De i förevarande paragraf föreslagna bestämmelser har viss motsvarighet i nuvarande 259 §.

Kommittén framhåller, att bestämmelsen i första stycket avser fordringarnas sammanlagda kapitalbelopp, medan däremot ränta och kostnader icke skall tagas med i beräkningen. Har flera skilda händelser inträffat, som givit upphov till begränsningsbara fordringar, blir redaren för varje händelse ansvarig intill det fulla begränsningsbeloppet enligt 255 §.

Beträffande stadgandet i andra stycket uttalar kommittén, att om det belopp som är avsett för personskadeborgenärerna inte åtgår till dessas förnöjande, överskottet skall tillfalla redaren. Föreligger inte någon egendomsfordran, står hela ansvarighetsbeloppet till förfogande för tillgodoseende av personfordringarna. Egendomsfordringarna är alltid hänvisade enbart till det i 255 § 1 mom. första stycket avsedda beloppet. Föreligger inte några fordringar på grund av personskada, skall egendomsfordringarna

ensamma tillgodoses med detta belopp. Föreligger personfordringar, kan egendomsfordringarna få vidkännas konkurrens av personfordringarna, dock endast i den mån dessa fordringar icke täckes av det i 255 § 1 mom. andra stycket angivna, för personskador särskilt avsedda beloppet.

I samband med bestämmelserna i fjärde stycket berör kommittén en fråga som behandlats i konventionen men icke upptagits i kommittéförslaget, nämligen vissa regler om att det fulla ansvarighetsbeloppet må avsättas såsom en särskild begränsningsfond (artikel 2 (2), (3) och (4) i konventionen). Kommittén framhåller, att dessa regler bl. a. innebär, att en dylik fond ej må användas till annat än gäldande av fordringar, gentemot vilka ansvarighetsbegränsning kan åberopas. Bestämmelserna är sålunda enligt kommitténs mening icke förenliga med svenska konkursrättsliga principer. Kommittén uttalar, att då bestämmelserna är av fakultativ natur det ej heller är erforderligt att införa dem i den svenska lagstiftningen.

Kommittén anför, att syftet med de i artikel 2 (2), (3) och (4) upptagna reglerna om begränsningsfond främst är att bestämmandet av och uppgörelse om de krav, vartill en olyckshändelse givit upphov, skall koncentreras till den stat, där fonden upprättats. Kommittén påpekar, att såsom komplement till dessa regler meddelas i artikel 3 (3) och (4) vissa bestämmelser för det fall, att uppgörelse angående viss fordran ändock skett eller kan förväntas ske vid sidan av begränsningsfonden, samt framhåller, att dessa bestämmelser torde ha tillkommit med tanke främst på fordringar, beträffande vilka betalning framtvings i stat som ej anslutit sig till konventionen. Ehuru kommitténs förslag icke innehåller några regler om begränsningsfond, anser kommittén att, om vårt land ratificerar 1957 års konvention, förpliktelse dock lär föreligga att i fråga om betalningar som avses i artikel 3 (3) och (4) tillämpa en reglering som överensstämmer med föreskrifterna i nämnda konventionsrum. Mot bakgrunden av vad nu anförts har kommittén utformat de bestämmelser som intagits som ett fjärde stycke av förevarande paragraf. Bestämmelserna är enligt kommittén tillämpliga även på verkställd eller framtida delbetalning av fordran.

Kommittén anför härutinnan:

Redaren äger sålunda att beträffande fordran, som han måst betala eller framdeles har att betala, uppträda såsom borgenär vid fördelningen av ansvarighetsbeloppet; om redaren betalat eller framdeles har att betala allenast del av fordran, äger han åberopa den ifrågavarande delbetalningen. Härigenom ernås att hans ställning icke på grund av en — framtvungen — betalning vid sidan av uppgörelsen i övrigt försämras i vidare mån än som må följa därav att en honom såsom borgenär tillkommande fordran underkastas begränsning. Att endast sådan fordran, som kunnat enligt svensk rätt göras gällande mot redaren, får beaktas, kan i det särskilda fallet framstå som obilligt, men det synes icke vara möjligt att avvika från konventionens reglering på denna punkt.

Yttrandena. Lagberedningen förklarar sig ha svårt att inse, att konventionens bestämmelser om en särskild begränsningsfond skulle vara oförenliga med svenska konkursrättsliga principer. Lagberedningen framhåller, att inbetalningen till fonden givetvis måste kunna bringas att återgå i händelse av konkurs inom viss kortare tid men att en sådan ordning icke synes strida mot konventionen. En annan sak är, att konkurslagens återvinningsregler måhända behövt ändras.

Sveriges advokatsamfund påpekar, att paragrafens fjärde stycke förutsätter, att den fordran, som betalats, enligt svensk rätt kunnat göras gällande mot redaren, för att denne skall få tillgodoräkna sig ett utbetalat belopp. Advokatsamfundet framhåller, att redaren sålunda blir lidande om han, antingen genom ett domstolsutslag, som icke grundar sig på svensk rätt, eller genom en ofördelaktig förlikning, fått betala för mycket. Med tanke härpå kan det synas rimligt, att redaren, om han betalat en borgenär ett mindre belopp än det som denne kunnat utfå, om saken prövats med tillämpning av svensk rätt, också får tillgodoräkna sig hela fordringens värde. Advokatsamfundet framhåller, att Högsta domstolen i ett avgörande refererat i NJA 1951 s. 138 stannat för denna senare ståndpunkt, samt uttalar, att såväl konventionstexten som den föreslagna lagtexten synes utgå från att det i och för sig är ovidkommande, vad redaren har erlagt för den fordran som han bevakar vid fondens fördelning. Den föreslagna lagtexten är emellertid enligt advokatsamfundet icke alldeles klar på denna punkt.

Departementschefen. De av kommittén föreslagna bestämmelserna anser jag mig i allt väsentligt kunna godtaga. Beträffande reglerna om begränsningsfond torde visserligen kunna sägas, att dessa inte är helt förenliga med svenska konkursrättsliga principer, såtillvida att vissa borgenärer blir gynnade genom ett dylikt förfarande, men å andra sidan bör beaktas, att reglerna om sjöpanträtt i huvudsak medför samma resultat. Oaktat den praktiska betydelsen av de gjorda invändningarna mot reglerna om begränsningsfond sålunda icke bör överskattas, anser jag mig emellertid — bl. a. enär det kan ifrågasättas om reglerna helt överensstämmer med gällande sjöpanträttsregler — kunna ansluta mig till den ståndpunkt som från nordiskt håll tagits vid den förberedande behandlingen av frågan.

För närvarande gäller, att om flera fordringar finns, dessa skall jämte varandra njuta betalning ur ett gemensamt ansvarighetsbelopp efter den förmånsrätt som må vara förenad med stadgad sjöpanträtt. Enligt bestämmelsen i tredje stycket skall fördelningen av ansvarighetsbeloppet hädanefter ske i förhållande till fordringarnas storlek. Detta innebär, att en med sjöpanträtt förenad fordran, genom att den inte längre är prioriterad vid fördelningen av ansvarighetsbeloppet, skulle kunna bli tillgodosedd i mindre utsträckning än vad den blir enligt gällande regler. Något praktiskt fall

torde detta dock icke vara. Panträtten och de rättigheter, som härledes ur denna, beröres givetvis icke av ändringen. Jag vill i detta sammanhang erinra om att enligt 271 § panträttshavare, som har sjäpanträtt, vid försäljning i samband med utmätning visserligen är oförhindrad att bevaka sin fordran till fulla beloppet men icke erhåller utdelning utöver ansvarighetsbeloppet.

Ett par smärre ändringar i den föreslagna lagtexten synes böra göras. För att i överensstämmelse med gällande internationellträttsliga principer under stadgandet i fjärde stycket inbegripa även fordring, som visserligen icke kunnat göras gällande enligt svensk rätt men som fastställts genom utländsk dom, som är exigibel i Sverige, förordar jag, att orden »enligt svensk rätt» utbytes mot »här i riket». I avsikt att tillgodose de synpunkter som framförts av Sveriges advokatsamfund vill jag vidare föreslå, att i anslutning till konventionstexten ett tillägg göres till den föreslagna lagtexten. Fjärde stycket första punkten torde i enlighet härmed böra erhålla följande lydelse: Har redaren betalat fordran som avses i denna paragraf, skall han anses träda i fordringsägarens ställe med samma rätt som denne och fordringsbeloppet medtages vid fördelningen av ansvarighetsbeloppet, såvitt fordringen kunnat här i riket göras gällande mot redaren.

257 §.

Artikel 5 (1)—(4) i konventionen innehåller föreskrifter som syftar till att möjliggöra för redaren att förhindra att »arrest» (»saisie») verkställs flera gånger och i olika länder till säkerhet för fordringar, härrörande från en och samma händelse. I förevarande paragraf och i 258 § upptages bestämmelser, att ställande av säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet förhindrar kvarstad eller annan handräckning för fordran. De i 257 § upptagna bestämmelserna har i huvudsak icke någon direkt grund i konventionen utan motsvarar i stort sett bestämmelserna i nuvarande 262 §. På konventionsbestämmelserna grundade regler har upptagits i 258 §.

Kommittén uttalar, att artikel 5 (4) närmast synes avse säkerhet som ställes inom riket. Den rör samtliga begränsningsborgenärers rätt och torde därför taga sikte endast på säkerhet, som ställes inför myndighet, och icke på säkerhet som ställes i privat ordning.

Kommittén framhåller vidare, att konventionen får anses överlämna åt de nationella lagarna att lösa frågan, i vad mån det skall krävas att säkerhet ställes jämväl för ränta på begränsningsbeloppet samt för kostnader i saken. Den svenska lagstiftningen har alltså frihet att välja den lösning som förefaller mest ändamålsenlig. Enligt gällande praxis ställes som regel säkerhet även i nu förevarande hänseenden. På grund härav och då dessa belopp ofta uppgår till betydande storlek anser kommittén det böra föreskrivas, att säkerhet, varom här är fråga, skall vara så avpassad att den täcker även ränta och kostnader.

I överensstämmelse med vad sålunda anförts stadgar kommitténs förslag i första stycket av förevarande paragraf att, om redaren till befrielse från utmätning, kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, inom riket hos rätten eller överexekutor har ställt säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § jämte ett av rätten eller överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken, säkerheten må åberopas gentemot alla borgenärer för vilkas fordringar gäller begränsning till samma ansvarighetsbelopp. Vidare föreskrives, att säkerheten skall anses vara ställd till förmån för alla sådana borgenärer.

Kommittén framhåller, att bestämmelserna förutsätter att ansökning om utmätning, kvarstad eller annan handräckning har gjorts. De är tillämpliga både beträffande handräckning som sökes hos överexekutor och i fråga om handräckning i rättegång.

Kommittén uttalar, att med »det fulla ansvarighetsbeloppet» förstås ett belopp beräknat efter 3 100 francs för ton, dock minst 780 000 francs. Har allenast egendomsskador uppkommit är emellertid ett belopp beräknat efter 1 000 francs för ton, dock minst 150 000 francs, tillfyllest. Tillägget för ränta och kostnader bestämmes gemensamt för dessa båda poster. I vad avser ränta torde tillägget böra täcka räntan på det fulla ansvarighetsbeloppet under tiden från det säkerheten ställes och till dess slutlig uppgörelse angående de begränsningsbara fordringar, som grundar sig å händelsen, må antagas komma till stånd mellan redaren och hans borgenärer. Visar borgenär, att ränta löper från en tidigare tidpunkt än nu sagts, bör emellertid den tidpunkten läggas till grund. Beräkningen torde böra ske enligt en räntefot av fem procent. Såvitt gäller kostnader bör tillägget avse alla de av händelsen föranledda kostnader för vilka redaren kan antagas bli ansvarig gentemot borgenärerna. Beräkningen av tillägget måste tydligen grundas på en skönsässig uppskattning.

Kommittén anför:

Av förevarande bestämmelse följer att, sedan inom riket hos rätten eller överexekutor säkerhet ställts för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § jämte tillägg för ränta och kostnader, utmätning, kvarstad eller annan handräckning ej må beviljas på grund av fordran som avses med säkerheten. Utmätning, kvarstad eller annan handräckning, som redan beviljats, skall genast hävas (jfr 189 § utsökningslagen). Redaren behöver alltså ställa säkerhet endast en gång för att inom riket undgå handräckningsåtgärd i fråga om begränsningsbar fordran. Rörande verkan i annan konventionsstat av säkerhet, som ställts enligt 257 §, torde få hänvisas till artikel 5 (1) och (2) i konventionen.

Vidare följer av den föreslagna bestämmelsen att säkerheten ej kan utan samtliga borgenärers medgivande återtagas, förrän redaren erlägger full betalning (jfr 259 § 2 mom. i förslaget) eller ställer enahanda säkerhet hos annan rätt eller överexekutor inom riket eller säkerhet som möjliggör för honom att åberopa 258 § fjärde stycket.

Om redaren har ställt säkerhet, som understiger det fulla ansvarighets-

beloppet enligt 255 §, gäller dylik delsäkerhet endast till förmån för borgenär, som begärt handräckningsåtgärden, och den kan ej heller av redaren åberopas mot andra borgenärer. Om emellertid redaren kompletterar säkerheten, så att densamma kommer att uppgå till det fulla ansvarighetsbeloppet jämte tillägg för ränta och kostnader, inträder de i första stycket stadgade rättsverkningarna, under förutsättning att kompletteringen sker hos samma myndighet. Dylik komplettering kan ske, vare sig hos myndighet göres ny ansökan om handräckningsåtgärd eller ej. Uttryckliga bestämmelser i dessa avseenden torde icke vara erforderliga; i detta sammanhang är att märka att regeln i 262 § andra punkten sjölagen grundar sig å ett i 1924 års konvention upptaget stadgande (artikel 8 tredje stycket) som saknar motsvarighet i den nya konventionen.

Kommittén framhåller emellertid, att det förekommer att redaren, för att undgå handräckningsåtgärd beträffande en begränsningsbar fordran, hos en myndighet ställer säkerhet, som visar sig understiga det fulla ansvarighetsbeloppet, och att hans fartyg eller annan honom tillhörig egendom därefter hos myndighet på en annan ort göres till föremål för ny ansökan om handräckning för en annan begränsningsbar fordran, grundad på samma händelse. För dylikt fall föreslår kommittén i paragrafens andra stycke en bestämmelse av innebörd, att redaren äger värja sig mot den nya handräckningsansökningen genom att hos den förra myndigheten komplettera den därstädes ställda delsäkerheten, så att den täcker det fulla ansvarighetsbeloppet jämte ränta och kostnader. Sker en dylik komplettering, blir regeln i första stycket även i övrigt tillämplig.

Att redaren, om han så önskar, äger hos den senare myndigheten nedsetta full säkerhet enligt första stycket, torde enligt kommittén icke behöva utsägas i lagtexten. Givetvis kan han också nöja sig med att hos denna myndighet ställa säkerhet för den fordran, beträffande vilken handräckning därstädes sökes; en dylik säkerhet kan kompletteras, så att den kommer att utgöra full säkerhet enligt första stycket. Men redaren kan icke ernå de i första stycket stadgade rättsverkningarna genom att hos myndigheten ställa säkerhet till komplettering av den förut hos annan myndighet ställda säkerheten.

Kommittén föreslår även, att redaren, om han ställt full säkerhet, äger påfordra frigivande av tidigare ställd säkerhet för fordran, som avses med den fulla säkerheten. Bestämmelsen avses gälla, vare sig den tidigare säkerheten ställts hos myndighet eller i privat ordning.

Slutligen föreslår kommittén, att vad i förevarande paragraf är stadgat om säkerhet, som inom riket ställts hos rätten eller överexekutor, skall äga motsvarande tillämpning i fråga om säkerhet, som ställts hos vederbörlig myndighet i Danmark, Finland eller Norge. Denna bestämmelse, vartill motsvarighet förutsattes skola inflyta i de danska, finska och norska sjölagarna, har tillkommit såsom ett led i den nordiska rättsgemenskapen på sjörettens område. Anledning att från bestämmelsens tillämpning undantaga borgenär i utomnordiskt land föreligger enligt kommitténs mening icke.

Yttrandena. Lagberedningen anför, att avfattningen av första stycket ger vid handen, att avsikten med stadgandet icke är att reglera förutsättningarna för att redaren skall kunna hindra utmätning, kvarstad eller annan handräckning genom att ställa säkerhet. Ordalagen tyder på att man endast velat mot övriga borgenärer med begränsningsbara fordringar reglera verkningarna av att redaren — i huvudsaklig överensstämmelse med eljest gällande regler inom exekutionsrätten — ställer säkerhet, och denna ställs för fulla ansvarsbeloppet jämte vissa tillägg. Såvitt angår säkerhet som ställts till befrielse från kvarstad eller annan handräckning för fordran anser lagberedningen det ej vara något att erinra mot förslaget.

Lagberedningen anför emellertid vidare:

Däremot måste beredningen ifrågasätta lämpligheten av att i detta sammanhang medtaga säkerhet som ställs till befrielse från utmätning. Om stadgandet, såsom beredningen antagit, icke avser att införa en helt ny möjlighet att ställa säkerhet, är det tydligt, att dess tillämpningsområde blir ganska begränsat såvitt angår utmätning. Föreligger lagakraftvunnen dom, kan sålunda enligt utsökningslagen utmätning icke avvärjas genom att säkerhet ställs. Detsamma gäller, om sökanden kan åberopa hovrätts icke-lagakraftvunna dom. Med anledning av ett av kommittén gjort motivuttalande (s. 39 nederst o. f.) vill beredningen vidare påpeka, att den omständigheten att säkerhet ställs icke medför att redan verkställd utmätning skall hävas. Att i detta sammanhang medtaga säkerhet mot utmätning medför också vissa komplikationer. Av mindre betydelse är härvid måhända, att 39 § UL, enligt vad allmänt antages, förutsätter att säkerheten ställs hos utmätningssmannen. En säkerhet som ställts hos rätten eller överexekutor bör rimligen också kunna godtagas, om sökanden hos utmätningssmannen visar att så skett. 39 § UL kräver emellertid, att säkerheten även omfattar »skada, som genom uppehållet vållas kan». Det torde därför få ankomma på gäldenären att komplettera säkerheten hos utmätningssmannen. Vidare må påpekas, att enligt 48 § UL löftesskrift må omhändertagas av den till vars säkerhet den gäller. Stadgandet passar ej väl för det fall att säkerheten skall gälla till förmån för ett flertal, kanske ännu delvis okända borgenärer.

Om åter avsikten med stadgandet, i strid mot vad beredningen antagit, är att införa en helt ny möjlighet att vinna befrielse från utmätning genom ställande av säkerhet, måste denna avsikt komma till tydligare uttryck. Det torde också bli nödvändigt att ge utförligare bestämmelser i ämnet. Att härvid hindra även utmätning på grund av lagakraftvunnen dom vore i sak föga rimligt. Under alla förhållanden måste verkställighet kunna vinnas i säkerheten. Denna kan emellertid utgöras av borgen. Eftersom en mot redaren riktad dom icke kan verkställas mot borgensman, skulle alltså — med antydda system — borgenären bli tvungen att anhängiggöra ny rättegång mot borgensmännen, om dessa ej betalar frivilligt.

Det förefaller beredningen som om det knappast kan föreligga något behov av en regel om att säkerhet som ställts till befrielse från utmätning skall under vissa förutsättningar kunna åberopas även mot andra borgenärer än sökanden. I allt fall torde behovet här vara avsevärt mindre än när säkerhet ställts för att hindra kvarstad m. m. Innehållet i konventionen synes icke nödvändigögra, att man medtager även säkerhet som ställts för att hindra utmätning. 1924 års konvention om begränsning av redaransvarigheten upp-

tager under art. 8 liknande bestämmelser om verkan av säkerhet, »en cas de saisie», och 262 § sjölagen — som grundar sig på konventionen — återger uttrycket med »befrielse från kvarstad eller annan handräckning för fordran». Beredningen vill därför förordna, att bestämmelsen om säkerhet till befrielse från utmätning får utgå. Med hänsyn till innehållet i sista stycket i 257 § kan möjligen vissa olägenheter tänkas uppkomma, om Sverige ensamt genomför den föreslagna ändringen. Det är därför önskvärt, att enighet på denna punkt vinnes inom Norden.

I samma riktning uttalar sig *Göteborgs rådhusrätt, överexekutor i Göteborg* och *förste stadsfogden i Stockholm*, i vilket sistnämnda yttrande *överståthållarämbetet* instämmer.

Departementschefen. I 189 § utsökningslagen stadgas, att kvarstad och skingringsförbud skall upphöra, då gäldenären ställer pant eller borgen. Bestämmelserna i 257 § synes i anslutning härtill böra ge redaren en uttrycklig rätt att vara befriad från kvarstad eller annan handräckning i det angivna fallet. I övrigt synes kommitténs förslag, som väsentligen har sin motsvarighet i gällande lag, i sak kunna godtagas såvitt angår säkerhet, som ställts till befrielse från kvarstad eller annan handräckning för fordran. Beträffande säkerhet, som ställts till befrielse från utmätning, vill jag anföra följande.

Artikel 8 i 1924 års konvention upptager en bestämmelse om verkan av säkerhet »en cas de saisie». Ordet »saisie» begagnas även i artikel 5 i 1957 års konvention. Den på 1924 års konvention grundade bestämmelsen i 262 § sjölagen avser befrielse från kvarstad eller annan handräckning för fordran. I den finska sjölagen användes samma uttryck. Motsvarande bestämmelser i den danska sjölagen avser »arrest», vilket i huvudsak synes svara mot kvarstad. I den norska sjölagen däremot har bestämmelsen en vidare tillämpning. Där avses sålunda »arrest eller tvangsfullbyrdelse». Sistnämnda uttryck avser bl. a. utmätning. Den norska sjölagskommittén föreslår, att ifrågavarande bestämmelse skall avse även säkerhet, som ställts för att hindra utmätning. Detta innebär såsom framgått icke någon utvidgning i förhållande till vad som för närvarande gäller. Så skulle däremot bli fallet i Sverige, Danmark och Finland. Enligt min mening saknas anledning att för Sveriges del frångå vad som för närvarande gäller i detta avseende. Bestämmelsen torde därför icke böra avse säkerhet till befrielse från utmätning. Då det norska regeringsförslaget enligt vad jag erfarit torde komma att avse även säkerhet till befrielse från utmätning och »annen tvangsforretning», skulle skiljaktiga regler på denna punkt icke kunna undvikas. Denna skiljaktighet, vilken som framgått föreligger även för närvarande, synes dock icke medföra några betydande olägenheter.

Enligt min mening bör således i lagtexten uttryckligen angivas, att kvarstad eller annan handräckning för fordran beträffande vilken ansvarigheten är begränsad icke får beviljas eller bestå, om redaren inom riket ställer sä-

kerhet för fulla ansvarighetsbeloppet. Vissa andra i huvudsak redaktionella jämkningar av den föreslagna lagtexten synes även böra göras.

Jag föreslår, att paragrafen utformas i enlighet med vad nu anförts.

258 §.

Denna paragraf, som saknar motsvarighet i gällande sjölag, innehåller regler, som syftar till att undvika att fartyg eller annan redaren tillhörig egendom blir föremål för handräckningsåtgärd flera gånger i olika länder. Paragrafen grundar sig på artikel 5 (1), (2) och (3) i 1957 års konvention. Artikel 5 (1) innehåller en fakultativ bestämmelse som närmast avser beaktande av säkerhet, som ställts utom riket. I artikel 5 (2) upptages ett stadgande om obligatoriskt beaktande av säkerhet, som ställts på ort med viss nära anknytning till den ansvarighetsgrundande händelsen. Artikel 5 (3) innehåller en bestämmelse rörande komplettering av redan ställd säkerhet. Bestämmelserna innebär såväl att handräckningsåtgärd skall hävas som att ställd säkerhet skall frigivas.

Kommittén. En väsentlig olägenhet med den nuvarande bristen på internationell samordning av begränsningsreglerna är att en och samma händelse kan föranleda att fartyget eller annat fartyg i samme redares ägo — eller annan egendom som tillhör redaren — blir föremål för handräckningsåtgärd flera gånger i olika länder. Härigenom kan redaren tvingas att i varje land, där handräckning sker, ställa säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt vederbörande lands begränsningsregler. För att råda bot härpå hade man i konventionsutkast, utarbetade under åren 1954 och 1955, infört regler av innebörd att myndighet i fördragsslutande stat ägde möjlighet att, då fråga om handräckning uppkom, beakta säkerhet som ställts i annan stat. Från nordiskt håll hävdades att dessa regler icke var tillfyllest utan borde ändras till att avse en skyldighet att upphäva eller underlåta handräckningsåtgärd, om tillfredsställande säkerhet ställts i annan stat. Häremot invändes att en dylik bestämmelse kunde bli alltför oförmånlig för borgenärerna i de fall då säkerheten ställts å avlägsen ort. Resultatet blev en kompromiss.

Kommitténs förslag upptager i första stycket en fakultativ bestämmelse av innehåll att, om redaren tillhörig egendom har utmätts eller belagts med kvarstad eller eljest underkastats handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, och redaren förmår visa, att han utom riket har ställt tillräcklig och för borgenären tillgänglig säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 §, utmätningen, kvarstaden eller handräckningen *må* hävas.

Regeln om obligatorisk frigivning upptages i andra stycket. Där stadgas, att om redaren förmår visa att han utom riket ställt tillräcklig och för borgenären tillgänglig säkerhet, kvarstaden eller handräckningen *skall* hä-

vas, om säkerheten ställts i någon av följande hamnar: 1. den hamn där den händelse inträffat varå fordringen grundas eller, om händelsen ej ägt rum i hamn, i den första hamn som fartyget anlöpt efter händelsen; 2. landsättningshamnen, om fordringen avser skada å person; 3. lossningshamnen, om fordringen avser skada å last.

Kommittén framhåller, att bestämmelserna i första och andra styckena gäller, vare sig säkerheten ställts i konventionsstat eller i stat som ej biträtt konventionen. Icke blott säkerhet som ställts inför myndighet utan även säkerhet som ställts i privat ordning åsyftas med bestämmelserna. Av bestämmelserna följer enligt kommittén att begärd kvarstad eller annan handräckning må respektive skall vägras, om redaren förmår visa att tillräcklig och för borgenären tillgänglig säkerhet redan har ställts.

Kommittén föreslår vidare att såsom ett tredje stycke skall intagas en bestämmelse motsvarande artikel 5 (3), i vad densamma avser komplettering inom riket av säkerhet som ställts utomlands. Vid dylik komplettering torde, liksom vid ställande av säkerhet enligt 257 §, böra krävas att säkerheten omfattar jämväl tillägg för ränta och kostnader i saken. Eftersom detta tillägg skall så avpassas, att det kan väntas täcka samtliga begränsningsborgenärens fordringar på ränta och kostnader, tager bestämmelsen endast sikte på kompletteringssäkerhet, som ställes inför myndighet. Däremot kan kompletteringen avse säkerhet som i utlandet ställts i privat ordning. I överensstämmelse med det anförda föreslår kommittén en bestämmelse att vad i första och andra styckena är stadgat jämväl skall gälla, därest den utomlands ställda säkerheten icke motsvarar det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § men redaren inom riket hos rätten eller överexekutor ställer betryggande säkerhet för återstoden jämte ett av rätten eller överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken.

Såsom ett fjärde stycke föreslår kommittén en bestämmelse motsvarande artikel 5 (1), (2) och (3) i vad dessa konventionsrum anser frigivande av ställd säkerhet. Kommittén framhåller, att om redaren ställt säkerhet enligt bestämmelserna i första, andra och tredje styckena för fulla ansvarighetsbeloppet jämte, där så erfordras, tillägg för ränta och kostnader, hans möjligheter att återfå en inom riket tidigare ställd säkerhet för fordran, som är underkastad begränsning till det ifrågavarande ansvarighetsbeloppet, bör bedömas på samma sätt som om det var fråga om frigivande av kvarhållet fartyg. Kommittén föreslår därför en regel av innehåll att, om redaren begär frigivande av säkerhet som han inom riket ställt till befrielse från utmätning, kvarstad eller annan handräckning, vad i denna paragraf är stadgat om hävande av handräckningsåtgärd skall äga motsvarande tillämpning.

Yttrandena. I överensstämmelse med vad som anförts under 257 § om utmätning uttalar *lagberedningen*, att det inte är lämpligt att här medtaga

utmätning. Lagberedningen finner ordalydelsen närmast tyda på att även utmätning på grund av lagakraftvunnen dom åsyftas. Såsom framhållits under 257 § anser lagberedningen det vara föga rimligt att hindra utmätning i sådant fall. I detta sammanhang tillkommer, att säkerheten förutsättes vara ställd utom riket och att svensk dom i regel icke kan exekveras utomlands. Borgenär, som efter en kanske kostsam rättegång i Sverige fått sin fordran fastställd, kan därför bli nödsakad anhängiggöra ny process i utlandet för att utfå sin fordran ur säkerheten. Enligt första stycket skall säkerheten visserligen vara »för borgenären tillgänglig» men däri kan — enligt vad lagberedningen antager — icke inläggas, att exekution skall kunna erhållas i säkerheten på grund av svensk dom. Lagberedningen anser även betänkligheter möta mot att göra reglerna tillämpliga vid utmätning på grund av icke lagakraftvunnen dom och hemställer därför, att reglerna om hävande av utmätning får utgå.

Förste stadsfogden i Stockholm anför med instämmande av *överståthållarämbetet*, att det i likhet med vad som gäller beträffande 257 § förefaller dunkelt, varför bestämmelsen kommit att omfatta utmätning. Stadsfogden anser, att det under alla omständigheter väl icke torde vara fråga om att häva en utmätning, som gjorts på grund av en lagakraftvunnen dom.

Även *Göteborgs rådhusrätt* och *överexekutor i Göteborg* anser, att bestämmelsen icke bör avse utmätning.

Under hänvisning till att bestämmelserna i första och andra styckena gäller även om säkerheten ställts i stat som ej biträtt konventionen anmärker de sistnämnda remissorganen, att stadgandet synes kunna bli mycket svår-tillämpligt.

Förhållandet att de nämnda bestämmelserna gäller, vare sig säkerheten ställts i konventionsstat eller i stat som inte biträtt konventionen, påtalas även av *lagberedningen*, som dessutom påpekar, att även säkerhet som ställts i privat ordning åsyftas. Lagberedningen anser därför, att stor vikt kommer att ligga på att borgenären verkligen har effektiv möjlighet att utnyttja säkerheten för hela sin fordran efter verkställd begränsning. Det i förslaget använda uttrycket »tillräcklig och för borgenären tillgänglig säkerhet», är enligt lagberedningen i behov av en förstärkning för att motsvara konventionens ordalag, t. ex. »tillräcklig och på betryggande sätt tillgänglig». Lagberedningen anser, att i kravet på att säkerheten skall vara »tillgänglig» rimligen bör kunna inläggas, att möjlighet finns att föra rättegång om fordringen i det land där säkerheten ställts och att med stöd av domen vinna exekution i säkerheten. Tänkbart är, att säkerheten ställs i ett icke konventionsbundet land, vars lag icke medger ansvarsbegränsning eller tillämpar helt andra regler än de svenska. Av konventionen torde då följä, att redaren får visa, att borgenären verkligen har effektiv möjlighet att ur säkerheten utfå det belopp, vartill hans fordran efter begränsning enligt svensk lag uppgår. Borgenär skall icke behöva riskera att helt eller del-

vis få vika för fordringsägare, som enligt svensk lag icke har rätt till säkerheten.

Även paragrafens innehåll i övrigt ger lagberedningen anledning till vissa erinringar. Lagberedningen påpekar sålunda att meningen synes vara, att redaren kan framtvinga hävande av redan verkställd kvarstad eller annan handräckning genom att vid en senare tidpunkt ställa säkerhet i ort som anges i andra stycket och att en borgenär, som utverkat kvarstad på fartyget eller annan egendom inom riket och här börjat process i tro, att han nu har säkerhet för sitt krav, alltså riskerar, att redaren ställer säkerhet utomlands och framtvingar att kvarstaden häves. I en sådan situation kan det framstå som lönlöst att fortsätta processen i Sverige, nedlagda kostnader blir onyttiga och käranden får regelmässigt betala även motpartens kostnader, om talan nedlägges. Syftet med regeln kan möjligen vara att på indirekt väg framtvinga, att eventuella processer förläggs just till den ort som anges i andra stycket. Lagberedningen anmärker emellertid, att det icke finns någon garanti för att talan där kan upptagas till prövning. Om redaren ännu icke ställt säkerhet och icke eljest har egendom där, torde domstolen i orten i regel icke anse sig behörig. Lagberedningen erinrar om, att i artikel 5 i konventionen talas om att säkerhet »redan» ställts. Betydelsen av det inskjutna ordet finner lagberedningen oviss och anser därför, att en viss frihet vid tolkningen är försvarbar. Lagberedningen förordar, att man — för att undgå de stötande konsekvenser som påtalats — stadgar, att hävande av handräckningsåtgärden skall vara obligatorisk endast om säkerheten ställts innan åtgärden genomfördes. Motsvarande ändring anser lagberedningen icke krävas i första stycket.

Sveriges advokatsamfund anser, att det av texten icke framgår, om ställande av säkerhet i den hamn där händelsen inträffat eller i den första hamn som fartyget anlöpt efter händelsen, skall vara tillräckligt, även om det rör sig om personskador eller lastskador, vilka behandlas i punkterna 2 respektive 3. Punkterna kan nämligen enligt advokatsamfundet läsas antingen på så vis att de ger redaren alternativa möjligheter att ställa säkerhet, då det rör sig om personskador och lastskador, eller också på så vis att redaren för dessa senare fall är uteslutande hänvisad till att ställa säkerhet i landsättningshamnen respektive lossningshamnen. Advokatsamfundet anser att texten bör förtydligas, så att det klart framgår vad som avses.

Departementschefen. Innebörden av de konventionsbestämmelser som de föreslagna reglerna avses motsvara är i vissa avseenden icke fullt klar. Det är därför naturligt att olika meningar kommit till uttryck, när det gäller utformningen av den svenska lagtexten på denna punkt. Beträffande frågan om förevarande paragraf bör omfatta utmätning delar jag den av flera remissorgan uttalade uppfattningen, att bestämmelse härom icke bör upptagas i förslaget. I övrigt torde kommitténs förslag till bestämmelser i sak

kunna godtagas. I ett par avseenden har jag emellertid en från kommittén avvikande mening.

Sålunda torde kravet på en noggrann prövning av att den utomlands ställda säkerheten verkligen är sådan, att den kan utnyttjas för borgenärens hela fordran, icke i erforderlig grad framgå av den av kommittén föreslagna formuleringen »tillräcklig och för borgenären tillgänglig säkerhet». I överensstämmelse med vad som torde komma att föreslås i de övriga nordiska länderna, anser jag, att ordet »tillräcklig» bör ersättas av »betryggande». Det kan det oaktat icke bestridas, att svårigheter kan uppstå vid tillämpningen av denna bestämmelse. Detta gäller särskilt, om säkerheten ställts i stat som ej biträtt konventionen. Då det emellertid icke synes överensstämma med konventionen att kräva att säkerheten ställts i konventionsstat, torde de av några remissorgan anförda synpunkterna icke kunna beaktas på annat sätt än genom att betona kravet på försiktighet när det gäller att godtaga säkerhet som avses med bestämmelsen.

Vad beträffar frågan, när säkerheten skall ha ställts, för att den skall kunna åberopas till befrielse från handräckningsåtgärd, är att märka, att i artikel 5 i konventionen angives att säkerheten »redan» ställts. Lagberedningen har — under framhållande att kommittéförslaget medför ur processuell synpunkt olämpliga konsekvenser — föreslagit, att konventionsbestämmelsen skall tolkas så att ett hävande av handräckningsåtgärd skall vara obligatoriskt, endast om säkerheten ställts innan åtgärden genomfördes. Detta innebär en väsentlig inskränkning av bestämmelsens tillämplighet i förhållande till vad kommittén föreslagit. Konventionens ståndpunkt i denna fråga synes oklar. För den av kommittén föreslagna lösningen talar det förhållandet att artikel 5 (3) ger möjlighet till komplettering av utom riket ställd säkerhet utan att vare sig tidsgräns eller plats för kompletteringen angives. En restriktiv tolkning av ifrågavarande konventionsbestämmelse kan emellertid — förutom av konventionens ordalydelse — motiveras med utgångspunkt från konventionens grundläggande syfte att i större utsträckning än för närvarande beakta borgenärsintressena. Vid övervägande av vad sålunda anförts anser jag mig — ehuru med tveksamhet — böra biträda lagberedningens förslag. Något stöd för att begränsa kravet på att säkerheten skall ha ställts innan handräckningsåtgärden genomförts, till att avse endast den obligatoriska regeln finnes emellertid icke i konventionen. I förevarande paragraf torde därför ett krav härpå böra uppställas såväl i den fakultativa som den obligatoriska bestämmelsen.

Den obligatoriska bestämmelsen bör föregå den fakultativa. I lagtexten bör också uttryckligen angivas inte bara att beviljad handräckningsåtgärd skall eller må hävas utan också att begärd åtgärd skall eller må vägras. Härutöver synes vissa redaktionella ändringar erforderliga bl. a. för att tillgodose det av Sveriges advokatsamfund framförda önskemålet.

Jag föreslår att paragrafen utformas i enlighet med vad nu anförts.

259 §.

Denna paragraf, som motsvarar 261 § i gällande sjölag, innehåller regler om dispasch.

Kommittén. En förutsättning för upprätthållandet av materiella regler om redares ansvarighetsbegränsning måste vara, att borgenärerna har tillgång till förfarande som möjliggör för dem att hävda sina intressen. De måste sålunda kunna bevaka sina egna fordringar och klandra medborgenärernas. Vidare måste de ha möjlighet att få till stånd en opartisk beräkning av ansvarighetsbeloppets storlek och av dess fördelning mellan olika fordringsägare. De måste också i det konkreta fallet kunna bestrida att rätt för redaren att begränsa sin ansvarighet över huvud taget föreligger.

Kommittén påpekar, att den i Sverige gällande ordningen innebär att — därest parterna ej enas om att själva handlägga begränsningsuppgörelsen — bevakning av borgenärernas fordringar sker hos dispaschör, som också har att beräkna ansvarighetsbeloppets storlek och fördelning. Dispaschörs beslut kan överklagas hos domstol. Särskilda regler angående klander inför dispaschör av bevakade fordringar saknas. Prövningen av fråga, huruvida i visst fall rätt till ansvarighetsbegränsning föreligger, ankommer ej på dispaschör utan på domstol. Kommitténs förslag till bestämmelser, vilka upptagits som ett första moment av denna paragraf, anknyter i huvudsak till det nu rådande svenska systemet.

Kommittén framhåller emellertid, att utredningen i begränsningsärenden oftast är av tämligen invecklad art och kräver lång tid. Den kan också fördröjas av oenighet mellan borgenärerna inbördes eller av andra omständigheter som icke hänför sig till redaren. Det synes enligt kommittén vara föga rimligt att redaren ovillkorligen skall vara skyldig att betala löpande ränta å fordringarna under hela den tid som utredningen tager i anspråk. Kommittén föreslår därför såsom en nyhet regler — upptagna som ett andra moment av denna paragraf — vilka innebär, att redaren äger fullgöra betalning genom att hos dispaschör nedsätta det fulla ansvarighetsbeloppet jämte tillägg för ränta och kostnader i saken. Dylik nedsättning är icke en förutsättning för att begränsning skall få åberopas.

I huvudsaklig överensstämmelse med gällande bestämmelse i 261 § första stycket föreslår kommittén, att tvist om beräkning av belopp, vartill redares ansvarighet är begränsad enligt 255 §, eller om fördelningen av ansvarighetsbelopp mellan borgenärer må hänskjutas till utredning och avgörande av dispaschör i fartygets hemort eller där dispasch för den orten vanligen upprättas. Stadgandets avfattning ger enligt kommittén vid handen att parterna, om de är ense, själva äger ombesörja beräkningen och fördelningen av ansvarighetsbeloppet. Hänvisningen till 255 § innebär att dispaschörens skyldighet avser beräkning och fördelning endast av begränsat ansvarighetsbelopp jämlikt svensk rätt. Förevarande lagrum torde få analog tillämpning i

fråga om ansvarighetsbelopp, som fastställs enligt regler utfärdade med stöd av 263 § i förslaget.

Hänskjutande kan avse såväl ansvarighetsbeloppets beräkning som dess fördelning eller endera av dessa frågor. Om endast fördelningen hänskjutes till dispasch, måste den, som begär dispaschen, styrka att överenskommelse mellan parterna föreligger därom att ett begränsat ansvarighetsbelopp av viss angiven storlek skall läggas till grund för fördelningen. Dispasch kan begäras av redaren eller av borgenär.

Förslaget förutsätter att dispaschören skall vara skyldig att avgöra vid dispaschförfarandet förekommande tvister, vilkas lösning utgör villkor för beräkningen av det begränsade ansvarighetsbeloppets storlek eller fördelning. Dispaschören skall sålunda icke hänvisa part att vid domstol väcka talan härom. Å andra sidan är part självfallet oförhindrad att, där allmänna processuella regler det medgiver, anhängiggöra rättegång i anledning av uppkommen tvist i hänseende varom nu är fråga. Har så skett, torde det understundom vara lämpligt att dispaschören avvaktar lagakraftvunnen dom i målet. Fråga, huruvida i visst fall redarens ansvarighet över huvud taget må begränsas, måste alltid — där parterna ej enas — avgöras av domstol.

Den föreslagna forumbestämmelsen avser endast svenska fartyg. Förslaget upptar emellertid en ny forumföreskrift, som tar sikte på utländska fartyg. Detta sammanhänger med att kommittéförslaget som ett andra moment av förevarande paragraf innehåller regler om att redaren äger fullgöra sin betalningsskyldighet genom nedsättning av ansvarighetsbeloppet jämte visst tillägg hos dispaschör. Kommittén framhåller, att dylik nedsättning i allmänhet torde ifrågakomma endast i samband med att tvist om beräkning eller fördelning av ansvarighetsbeloppet hänskjutes till dispaschören. I syfte att så långt det är förenligt med svenska konkursrättsliga principer tillgodose ändamålet med konventionsbestämmelserna om begränsningsfond öppnar förslaget möjlighet även för redare i utländskt fartyg att anlita nedsättningsförfarandet. Sålunda föreslår kommittén att, om fartyget ej har hemort här i riket, dispaschen skall uppgöras av dispaschören i Stockholm.

Kommittén föreslår vidare en särbestämmelse för det fall att ärende angående gemensamt haveri med anledning av den händelse, varå ansvarigheten grundas, redan är anhängigt eller väntas bli anhängiggjort hos viss dispaschör i riket. Det föreslås skola ankomma på denne att även uppgöra dispasch som avses i denna paragraf.

1 mom. andra stycket kommittéförslaget motsvarar 261 § andra stycket sjölagen. Sålunda stadgas att det åligger dispaschören att genom kungörelse, som en gång införes i tidning genom vilken offentliggörande på ändamålsenligt sätt kan ske, anmana sakägarna att inom viss förelagd tid skriftligen anföra vad de till bevakande av sin rätt aktar nödigt ävensom

ingiva de handlingar, vilka de vill åberopa. Den i 261 § andra stycket sjölagen upptagna bestämmelsen om att kungörelse skall ske i allmänna tidningarna har ansetts onyttig och därför utgått. Det har ej heller befunnits erforderligt att bibehålla föreskriften om att kungörelsen i annan tidning skall införas tre gånger. I andra punkten av förevarande stycke upptages föreskrift, att i övrigt i tillämpliga delar skall gälla vad om dispasch vid gemensamt haveri är stadgat.

Enligt 1 mom. tredje stycket kommittéförslaget — som motsvarar 261 § tredje stycket sjölagen — är redaren skyldig att ersätta kostnaden för dispasch, som avses i förevarande moment, såframt ej borgenär utan skälig orsak hänskjutit saken till dispaschör eller eljest särskilda skäl föranleder till annat. Stadgandet avser såväl ersättningen till dispaschören som sakägarnas egna kostnader för tillvaratagandet av sina intressen i förfarande inför dispaschören; däremot gäller stadgandet icke beträffande dispaschprocess inför domstol. Såsom exempel på »särskilda skäl» nämner kommittén det förhållandet, att borgenär utan skälig orsak föranlett sakens hänskjutande till dispaschör, samt omständigheter som avses i 18 kap. 6 § rättegångsbalken.

I 2 mom. upptar kommittéförslaget som förut nämnts regler om rätt för redaren att fullgöra betalningsskyldighet genom att nedsätta penningar hos dispaschör. Huruvida nedsättning av penningar hos dispaschör kan — i anslutning till viss gällande praxis — ske annorledes än med tillämpning av nu ifrågakvarande bestämmelser beröres icke av förslaget.

Kommittén anför:

Enligt 2 mom. första stycket första punkten äger redaren, därest tvist om beräkningen av belopp, vartill hans ansvarighet är begränsad enligt 255 §, hänskjutits till dispaschör, fullgöra sin betalningsskyldighet genom att hos dispaschören för borgenärernas räkning nedsätta ett belopp motsvarande hans fulla ansvarighet enligt 255 § jämte vissa tillägg. Nedsättningen kan ske i omedelbart samband med tvistens hänskjutande eller senare. Att även spörsmålet angående beräkningen av ansvarighetsbeloppets fördelning mellan borgenärerna hänskjutes till dispaschör är icke en förutsättning för att nedsättning skall få verkställas, utan sakägarna må själva beräkna fördelningen av beloppet, om de så önskar.

Det i 255 § i förslaget avsedda ansvarighetsbeloppet kan utan större svårighet exakt beräknas, om de för beräkningen erforderliga uppgifterna angående nettodräktighet, maskinrum och guldkurs finnes tillgängliga. Dessa uppgifter torde som regel lätt kunna inhämtas. För att nedsättning av ansvarighetsbelopp skall få ske, uppställer förslaget därför icke krav att beloppet redan fastställts genom dispasch. Det synes emellertid vara lämpligt att dispasch rörande beloppets storlek snarast möjligt upprättas. Har jämväl tvist om beloppets fördelning hänskjutits för dispaschering, kan det sålunda bli erforderligt att utfärda två dispascher. Några nämnda värda olägenheter torde icke vara förenade härmed.

Den i 255 § stadgade ansvarighetsgränsen gäller endast ansvarighetens kapitalbelopp. För att redarens betalningsskyldighet skall anses vara full-

gjord synes böra fordras att redaren nedsätter ett belopp motsvarande såväl det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § som ränta och kostnader i saken; av praktiska skäl torde nedsättningen jämväl böra täcka ersättningen till dispaschören. För ränteberäkningen torde i förevarande sammanhang en schematisk regel få läggas till grund. I överensstämmelse med det anförda föreslås stadgande av innebörd att det belopp, som nedsättes, skall motsvara ej blott det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § utan även ränta därå, beräknad efter fem procent om året från dagen för den händelse, som grundat ansvarighet, till dagen för nedsättningen, samt ett av dispaschören bestämt tillägg för kostnader i saken. Angående beräkningen av tillägget för kostnader må hänvisas till motiven till 257 § första stycket.

Det kan inträffa att det nedsatta beloppet beräknats för lågt, så att detsamma icke täcker redarens ansvarighet gentemot borgenärerna för kapitalbelopp, ränta och kostnader. I dylikt fall bör det åligga dispaschören att då bristen upptäcker genast anmana redaren att nedsätta det felande. Föreskrift härom upptages i 2 mom. första stycket andra punkten. Skyldighet att vid nedsättning av felande belopp jämväl nedsätta ränta därå stadgas icke.

Någon lagregel för det fall, att redaren underlåter att inom rimlig tid efter anmaning nedsätta felande belopp, har icke ansetts av det praktiska behovet påkallad. Skulle en dylik situation inträffa, ankommer det på dispaschören att — efter avdrag för honom tillkommande ersättning — fördela det nedsatta men otillräckliga beloppet jämte därå upplupen bankränta mellan borgenärerna och till dem utanordna deras andelar i de tillgängliga medlen.

Det är icke praktiskt möjligt att genomföra en skyldighet för dispaschör att underrätta borgenärerna om brist i nedsatt belopp. Det ligger emellertid i sakens natur att borgenär, som efter förfrågan hos dispaschör fått kännedom om dylik brist, är berättigad att beträffande den del av bristen, som belöper på borgenären, föra talan mot redaren. Rörande storleken av den del av borgenärens fordran, som sålunda kvarstår ogulden, torde en av dispaschören verkställd ungefärlig uppskattning få äga vitsord.

I 2 mom. första stycket tredje punkten stadgas skyldighet för dispaschör att ofördröjligen göra nedsatt belopp räntebärande genom att detsamma i svenskt mynt insättes i svensk bankinrättning. Har exempelvis en utländsk redare i London deponerat ett belopp i pund för dispaschörens räkning, skall alltså detta överföras till svensk bank och omvandlas till svenskt mynt. Dylik omvandling torde som regel vara en förutsättning för att den svenska banken skall betala ränta å beloppet.

Medel, varom här är fråga, synes regelmässigt böra placeras å räkning som giver högsta gällande inlåningsränta. Avsteg härifrån bör göras endast då i visst fall särskilda skäl föranleder därtill. Särskilt bankkonto bör användas i ettvart begränsningsärende. Föreskrifter i dessa hänseenden torde få utfärdas i administrativ ordning.

Enligt 2 mom. andra stycket första punkten åligger det dispaschören att, sedan fördelningen blivit bestämd genom lagakraftvunnen dispasch eller dom eller genom överenskommelse mellan sakägarna, utanordna det tillgängliga beloppet (det nedsatta beloppet jämte därå upplupen bankränta) till borgenärerna. Andra punkten innehåller förbud mot återbetalning till redaren i vidare mån än det tillgängliga beloppet överstiger summan av hans ansvarighet enligt 255 § jämte ränta därå, beräknad efter fem pro-

cent om året från dagen för den händelse, varå ansvarigheten grundas, och av hans ansvarighet för kostnader i saken. Bestämmelse om den tidpunkt, intill vilken ränta skall beräknas, meddelas icke; lösningen av detta spörsmål torde få ankomma på dispaschör. Föreligger överskott, är dispaschören givetvis gentemot redaren redovisningsskyldig för detsamma. Förbudet mot återbetalning gäller icke återvinning i redarens konkurs.

Förevarande lagrum utgår från att begränsning jämlikt 255 § i förslaget tillämpas. Det kan emellertid tänkas förekomma att, sedan nedsättning verkställt, kapitalbeloppet av redarens fulla ansvarighet visar sig understiga den legala ansvarighetsgränsen, så att begränsning över huvud taget ej behöver återopas. I dylikt fall föreligger icke någon skyldighet för dispaschören att befatta sig med ärendet i vidare mån än att han återbetalar nedsatt belopp jämte därå upplupen bankränta, med avdrag för ersättning till dispaschören. Dispaschören är emellertid oförhindrad att, om det påkallas och han så finner lämpligt, uppgöra dispasch angående fördelningen av tillgängligt belopp och ombesörja dess utanordnande. Föreliggande överskott i förhållande till den ansvarighet, som åvilar redaren, skall därefter återgå till denne, även om det tillgängliga beloppet ej överstigit summan av redarens ansvarighet enligt 255 § jämte ränta därå och av hans ansvarighet för kostnader i saken.

Det kan tänkas förekomma att viss borgenär är okänd eller att det eljest icke är möjligt att få kontakt med honom. I sådant fall torde det få anses åligga dispaschören att insätta det borgenären tillkommande beloppet å särskilt bankkonto och låta beloppet där inestå till dess utbetalning till borgenären kan ske eller fordringen preskiberats. Sedan preskriptionstiden utgått, skall beloppet jämte upplupen ränta tillställas redaren. Ett dylikt förfaringsätt tillämpas i praxis av dispaschörerna i ärenden angående gemensamt haveri. Särskilda författningsbestämmelser i förevarande hänseende torde kunna undvaras.

I 2 mom. tredje stycket upptages bestämmelser för den händelse att mellan redaren och borgenärerna träffats särskild överenskommelse angående storleken av det belopp, vartill redarens begränsade ansvarighet skall anses uppgå. Även i dylikt fall äger redaren — oavsett om tvist angående beloppets fördelning hänskjutes till utredning genom dispasch — fullgöra sin betalningsskyldighet genom att för borgenärernas räkning nedsätta beloppet hos dispaschör, och vad i 2 mom. första och andra styckena är stadgat skall äga motsvarande tillämpning. Tillägg för ränta och kostnader torde av dispaschören böra krävas, om ej av överenskommelsen uttryckligen framgår, att det överenskomna beloppet skall täcka jämväl dessa poster.

Yttrandena. *Dispaschören i Stockholm* delar inte kommitténs uppfattning, att dispaschören icke skall hänvisa part att vid domstol väcka talan i tvister, vilkas lösning utgör villkor för beräkningen av det begränsade ansvarighetsbeloppets storlek eller fördelning. Dispaschören i Stockholm säger sig ha svårt att riktigt föreställa sig vilka tvister som kan uppkomma i samband med begränsningsärenden hos dispaschören. För en snabb och effektiv behandling av ärendena hos dispaschören är det utan tvivel önskvärt, att dispaschören har en vidsträckt möjlighet att avgöra uppkommande tvistefrågor, men det är icke uteslutet att tvister kan uppkomma av be-

skaffenhet att det helt skriftliga dispaschförfarandet icke lämpar sig för deras prövning. Det bör, om sådant fall inträffar, finnas möjlighet för dispaschören att hänvisa part att väcka talan vid domstol.

Dispaschören i Stockholm vänder sig även mot kommitténs uttalande att avgörandet av fråga, huruvida i visst fall rätt till ansvarighetsbegränsning föreligger, ej skall ankomma på dispaschör, utan, där parterna ej enas, hänskjutas till domstol. Dispaschören i Stockholm påpekar, att med detta uttalande närmast torde åsyftas avgörandet av fråga, huruvida redare på grund av någon sin åtgärd eller underlåtenhet gått miste om den begränsningsrätt, som eljest skulle tillkommit honom, men att enligt sin ordalydelse uttalandet avser varje fråga om rätt till begränsning av ansvarighet, t. ex. även begränsningsrätt i fråga om viss fordran. I den mån frågor av sistnämnda slag är av så invecklad och svårbedömd natur att de icke kan eller bör avgöras dispaschvägen, är det lämpligt att prövningen kan hänskjutas till domstol. Dispaschören kan ändock icke helt undvika att taga ställning till frågor om rätt till ansvarighetsbegränsning. Dispaschörens upptagande av fordringar såsom andelsberättigade i begränsningsbe-
lopp måste ju, i den mån rätten till begränsning i fråga om dessa fordringar icke redan är avgjord genom dom eller överenskommelse mellan samtliga berörda parter, förutsätta en viss prövning från dispaschörens sida även av själva begränsningsrätten. Detta innebär i allmänhet icke någon olägenhet utan är tvärtom en förutsättning för att fördelningsärendena snabbt skall kunna avgöras.

De nu angivna synpunkterna framföres även av *lagberedningen*. Även i flera andra avseenden har lagberedningen erinringar mot vad som föreslagits under förevarande paragraf.

Sålunda föreslår lagberedningen, att andra stycket 1 mom. kompletteras med föreskrift om att redaren skall hos dispaschören uppge namn och adress på kända sakägare samt att dispaschören skall genom brev underrätta kända sakägare om att dispasch påkallats. Enligt gällande lag skall kungörelse i saken intagas dels i allmänna tidningarna och dels i annan lämplig tidning. Lagberedningen är icke övertygad om lämpligheten av att ge avkall på kravet, att kungörelsen skall införas i allmänna tidningarna. Anses emellertid kungörelse i allmänna tidningarna angående begäran om dispasch icke erforderlig, ifrågasätter lagberedningen, om skäl finns att upprätthålla kravet på att kungörelse om upprättad dispasch skall intagas i allmänna tidningarna. Lagberedningen ifrågasätter i detta sammanhang, om det kan anses nödvändigt att förfarandet alltid inleds med kungörelse i tidning, då ju situationen kan vara sådan, att det är uppenbart att inga okända borge-
närer finns.

Beträffande det processuella förfarandet framhåller *Sveriges advokatsamfund* särskilt frågan om skyldigheten att betala kostnaden för dispasch.

Advokatsamfundet påpekar, att tvister om beräkning av begränsningssumman kan bli föremål för prövning av dispaschör eller domstol och att dispaschsmål, som överklagas, kommer under domstols prövning. Det framstår därför som riktigast att bestämmelserna om kostnaderna samordnas med rättegångsbalkens bestämmelser. Detta bör lämpligen ske genom att man väljer de regler som gäller för tvister i allmänhet. Vissa skäl kan emellertid anföras för att redaren som huvudregel skall betala kostnaderna. Dessa skäl motiverar emellertid icke att redaren skall stå för kostnaderna även då avgörandet av tvisten utfaller till hans förmån. Skulle man likväl välja att bibehålla den nuvarande regeln, bör samordning ske, så att samma regler gäller oavsett om tvisten prövas av dispaschör eller domstol. I detta sammanhang erinrar advokatsamfundet om att beräkningen av ansvarighetssumman med tillämpning av konventionens regel knappast kommer att ge upphov till tvister i större omfattning eller av svårare art, varför denna fråga kanske är av mera principiellt än praktiskt intresse.

Beträffande kommitténs förslag till bestämmelser om nedsättning av ansvarighetsbeloppet hos dispaschör framföres åtskilliga kritiska synpunkter av remissorganen. Sålunda vänder sig *lagberedningen* mot kommitténs uttalande att dispaschören, om det visar sig att kapitalbeloppet av redarens fulla ansvarighet understiger den legala ansvarsgränsen så att någon begränsning ej behöver åberopas, icke skulle vara skyldig att fördela och utanordna beloppet utan kunna återbetala det till redaren. En sådan ordning kan enligt lagberedningen föra med sig allvarliga olägenheter. Borgenärerna får i dylikt fall icke någon säkerhet i det nedsatta beloppet. För den enskilde borgenären kan det ställa sig svårt eller vara omöjligt att på förhand beräkna sammanlagda beloppet av de deltagande borgenärernas godtagbara fordringar. Även i de fall då ansvarsbegränsning blir aktuell kommer han därför att vara oviss, om depositionen alls utgör någon säkerhet för honom. Systemet medför svårigheter också för redaren. Om borgenär begär kvarstad på redarens egendom, torde redaren icke kunna till sitt freddande åberopa depositionen, om han icke förmår visa att de berättigade borgenärernas fordringar är så stora att ansvarsbeloppet med säkerhet överskrider. De som är ansvariga jämte redaren blir också satta i en otrygg position. Enligt lagberedningens mening bör vad redaren utan förbehåll nedsatt innefatta en oåterkallelig betalning så långt beloppet erfordras för att gälda redarens enligt lag begränsningsbara skuld jämte ränta därå och kostnadsersättning.

Vad härefter angår kommitténs förslag beträffande räntan säger sig lagberedningen ha svårt att förstå motiven därtill samt anför:

Den ränta som redaren har att *deponera* torde väl böra beräknas på ett schematiskt sätt, ungefärligen i överensstämmelse med förslaget. En annan sak är vad borgenärerna är berättigade att *lyfta*. Att, såsom kommit-

tén tycks mena, ränta alltid skulle räknas från dagen för händelsen i fråga, efter fem procent om året, torde icke stämma med gällande regler. Det normala torde vara, att ränta löper från den dag då fordringen kom under dispaschörens behandling (jfr 284 § sista st. sjölagen) eller stämning dessförinnan delges redaren. Understundom bör ränta i stället räknas från dagen för händelsen eller annan dag, då fordringen skall anses ha förfallit till betalning. Räntesatsen kan också växla. Räntan bör räknas på de begränsade fordringarna fram till den dag, då *nedsättningen* skedde och betalning skall anses vara gjord. Borgenärerna bör även ha rätt till *därefter* upplöpande bankränta på sina fordringar beräknade enligt vad nu sagts. De bör med andra ord, såvitt möjligt, försättas i samma läge som om de på nedsättningsdagen fått sina fordringar betalda till kapital och ränta. Kapitalbelopp bör alltid ha företräde framför ränte- och kostnadsanspråk; jfr art. 3 (2) i konventionen.

Enligt lagberedningens mening bör återbetalning till redaren komma i fråga endast om och i den mån nedsatt kapitalbelopp jämte ränta m. m. överstiger vad som tillkommer borgenärerna i kapital, ränta och kostnadsersättning samt ersättningen till dispaschören. Den bankränta som upplöper på eventuellt överskjutande belopp bör tillkomma redaren.

Lagberedningen kritiserar vidare förslaget att beloppet skall nedsättas hos dispaschören, som sedan skall insätta beloppet i bank. Mera betryggande är enligt lagberedningen i stället att beloppet t. ex. nedsättes i Sveriges kreditbank, att utanordnas efter dispaschörens bestämmande.

Beträffande bestämmelsen i 2 mom. tredje stycket ifrågasätter lagberedningen, om villkoret att särskild överenskommelse träffats om storleken av ansvarsbeloppet är nödvändigt för att nedsättning skall få ske. Situationen kan exempelvis vara den, att ingen bestritt riktigheten av redarens uträkning av ansvarsbeloppet, medan ovisshet råder om beloppets fördelning. Även i ett sådant fall bör enligt lagberedningen deposition få ske. Mot förslaget anmärker lagberedningen också, att garanti saknas för att överenskommelsen biträtts av alla borgenärer. Någon kan ha varit okänd och framträda först sedan dispaschören fått befattning med saken.

Med anledning av vad kommittén anfört om att, då viss borgenär är okänd eller oanträffbar, dispaschören bör insätta det belopp som tillkommer borgenären på särskilt bankkonto och om fordringen preskriberas utbetala beloppet till redaren, framhåller lagberedningen slutligen, att ett fullföljande av tankegången att fordringen blivit betald genom nedsättning av ansvarsbeloppet hos dispaschören leder till att fordringen mot redaren utslocknat. Lagberedningen anser, att frågan om preskription av borgenärens rätt att utfå det för hans räkning avsatta beloppet såsom förslaget utformats är att bedöma enligt lagen den 29 maj 1942 om preskription av rätt till medel, som inestår hos offentlig myndighet. Utbetalning till redaren torde därför kunna ske först efter tjuo år.

Stockholms rådhusrätt ifrågasätter, huruvida preskription kan inträda i ett fall som det nyss anförda.

Liksom lagberedningen har *Sveriges advokatsamfund* invändningar mot den i 2 mom. föreslagna bestämmelsen i vad avser nedsättning av ränta beräknad från dagen för den händelse, som grundat ansvarighet, till dagen för nedsättningen. Advokatsamfundet erinrar om att enligt svensk rätt ränta skall utgå efter 5 procent från dagen för stämningens delgivning. I tvister som drar ut på tiden förekommer, att parterna avtalar om viss ränta, som i allmänhet brukar utgå tidigast från den dag då borgenärerna kan precisera sina krav. Det torde sällan — om ens någonsin — förekomma att ränta utgår räknat från dagen för den händelse som grundat ansvarigheten. Den föreslagna bestämmelsen om nedsättningen av ett räntebelopp räknat från sådan tidpunkt är onödigt komplicerad. I många fall är det icke fullt klart, vilken dag en viss händelse, som grundat ansvarighet, inträffat, t. ex. vid lastskador uppkomna under transporten. Advokatsamfundet förordar därför en bestämmelse av innebörd att, i den mån borgenärerna är berättigade till ränta, denna får utgå utöver begränsningssumman i vanlig ordning.

Departementschefen. Dispaschförfarandet vid ansvarighetsbegränsning är för närvarande reglerat i 261 § sjölagen. Då de hittillsvarande erfarenheterna av förfarandet i allt väsentligt är gynnsamma, synes några genomgripande ändringar av de nuvarande bestämmelserna i och för sig icke erforderliga. Jag anser mig därför med ett par smärre undantag, till vilka jag återkommer, kunna godtaga de regler motsvarande 261 § sjölagen, vilka kommittén föreslagit.

Däremot ställer jag mig tveksam till den utvidgning av dispaschörens befattning med ansvarighetsfrågorna som kommittén föreslagit och jag ifrågasätter, huruvida de föreslagna reglerna om nedsättning av ansvarighetsbeloppet hos dispaschören över huvud taget är erforderliga. I praxis har redan för närvarande ett dylikt nedsättningsförfarande i viss utsträckning tillämpats utan stöd av uttryckliga lagregler. Något mera konkret behov av en lagreglering har såvitt känt icke framträtt. Icke heller torde anslutningen till 1957 års Brysselkonvention medföra någon skyldighet att införa regler av detta slag. Det ändamål som de för övrigt icke obligatoriska konventionsbestämmelserna om begränsningsfond fyller torde tillräckligt tillgodoses genom de möjligheter till nedsättning som i övrigt finnes. På grund härav och då såsom framgått i olika avseenden stark kritik framförts mot de föreslagna reglerna om nedsättning hos dispaschör, anser jag icke att kommitténs förslag härutinnan bör genomföras.

Återstår således att ta ställning till hur reglerna om dispasch i övrigt bör utformas. Då av hänsyn till svenska borgenärsintressen möjlighet bör föreligga till dispaschförfarande även beträffande utländska fartyg, bör den av kommittén föreslagna forumbestämmelsen för det fall, att fartyget ej har hemort här i riket, införlivas med lagtexten. De föreslagna bestämmelserna bör emellertid kompletteras med föreskrift att redaren skall uppge namn

och adress på kända sakägare och att dispaschören skall genom brev underätta kända sakägare om att dispasch påkallats. Vidare torde anledning saknas att slopa det för dylika situationer allmänt gällande kravet på kungörelse i allmänna tidningarna. Däremot torde kungörelseförfarande som nu sagts helt kunna undvaras, när det är uppenbart, att några okända borgenärer icke finnes.

Ett par remissorgan har berört frågan om dispaschörens möjlighet att hänvisa part att väcka talan vid domstol. Enligt min mening torde i de fall, då dispaschförfarandet visar sig mindre lämpligt för prövning av uppkommande frågor, problemet i praktiken lösas därigenom att någon av parterna själv finner det förenligt med sina intressen att väcka talan vid domstol. Dispaschören torde då i regel böra avvakta lagakraftvunnet avgörande i denna fråga. Några särskilda bestämmelser härom synes icke erforderliga. Med anledning av vad som härutinnan i övrigt anförts under remissbehandlingen kan erinras om att det givetvis endast är när tvist uppkommer mellan parterna i dispaschärendet som en domstolsprövning blir aktuell.

Jag föreslår, att paragrafen utformas i enlighet med vad sålunda anförts.

260 §.

Denna paragraf, som motsvarar 263 § i gällande sjölag, innehåller bestämmelser för det fall att, sedan redaren utbetalat ansvarighetsbeloppet, annan borgenär än sådan som erhållit betalning visar sig ha haft rätt till betalning.

Kommittén. I förevarande paragraf har — förutom ett par redaktionella jämkningar — vidtagits den ändringen att orden »lika eller bättre rätt till betalning» ersatts med »rätt till betalning». Ändringen betingas därav att enligt 1957 års konvention de begränsningsbara fordringarna icke konkurrerar med varandra på grundval av inbördes olika förmånsrätter.

Yttrandena. *Lagberedningen* anser, att ordalagen »äga rätt till betalning» icke är lämpliga, då i angivet fall borgenären icke skall få betalning. *Lagberedningen* förordar i stället uttrycket »hava ägt rätt till betalning».

Stockholms rådhusrätt framför invändningar mot att stadgandet förutsätter skyldighet för redaren att verkställa »vederbörlig undersökning» för erhållande av kunskap om borgenärs fordran. Lagtexten är enligt rådhusrätten något oklar. Om exempelvis dispasch påkallas och proklamaförfarande enligt 259 § således skall äga rum, finns föga utrymme för krav på redaren att vara positivt verksam för att uppdaga eventuella »efterbevakare». I överensstämmelse med gängse bevisregler om ond eller god tro hos redaren föreslår rådhusrätten följande formulering: »därest redaren, då betalning erlades eller, om den skedde enligt lagakraftvunnen dispasch eller dom, denna meddelades, icke ägde kunskap om den andres fordran och ej heller hade skälig anledning antaga att fordran var för handen».

Departementschefen. I kommitténs förslag torde de av lagberedningen förordade justeringarna samt vissa redaktionella jämkningar böra vidtagas.

261 §.

Denna paragraf, som motsvarar 265 § i gällande sjölag innehåller bestämmelser, som med redaren jämställer ägare, befraktare, besättning m. fl. när det gäller rätt till ansvarsbegränsning. Enligt artikel 6 (2) i 1957 års konvention skall konventionens regler, vilka i sin engelska version tager omedelbart sikte på »the owner», även tillämpas å »the charterer, manager and operator of the ship, and — — — the master, members of the crew and other servants of the owner, charterer, manager or operator acting in the course of their employment, in the same way as they apply to an owner himself». Enligt artikel 6 (3) gäller ansvarighetsbegränsningen befälhavaren och medlem av besättningen, även om ansvarigheten grundar sig på fel eller försummelse. Det sammanlagda beloppet av redarens och övriga personers begränsade ansvarighet på grund av samma händelse skall icke överstiga det i artikel 3 bestämda beloppet.

Kommittén. Den nya konventionen har vidgat kretsen av begränsningsberättigade subjekt. Syftet med denna utvidgning är att begränsningsrätten icke skall göras illusorisk genom att talan, i stället för att riktas direkt mot fartygsägaren, redaren eller huvudbefraktaren, föres mot personer vilka fartygsägaren, redaren eller huvudbefraktaren anser sig vara moraliskt skyldig eller eljest nödsakad att hålla skadeslösa.

Ordet »owner» motsvarar både »fartygsägare» och »redare». »Charterer» torde närmast få återgivas med »befraktare». Uttrycket »manager and operator» är vanskligt att översätta med någon högre grad av exakthet. Otvivelsaktigt omfattar detsamma s. k. disponentredare samt myndighet som efter rekvisition nyttjar fartyget. Konventionens mening i denna del torde vara att envar, som i redares ställe handhar driften av ett fartyg, skall ha rätt att begränsa sin ansvarighet som om han vore redare.

Enligt kommittén bör första stycket i denna paragraf avse fartygsägare som icke är fartygets redare. Det bör dessutom motsvara artikel 6 (2) första punkten i vad angår begränsningsrätt för »charterer, manager and operator». Kommittén föreslår således, att vad i förevarande kapitel är stadgat skall äga tillämpning jämväl i fråga om ansvarighet, som åvilar fartygets ägare eller befraktare eller den som i redares ställe handhar fartygets drift.

Förutom tidsbefraktare kommer enligt kommittén endast helbefraktare och delbefraktare i betraktande. Om flera av de personer, som avses i förevarande lagrum, är gemensamt ansvariga och händelsen orsakats genom fel eller försummelse av en bland dem, är de övriga det oaktat bibehållna vid sin begränsningsrätt. Fel eller försummelse medför begränsningsrättens förlust endast för den, som begått felet eller försummelsen.

Som ett andra stycke föreslår kommittén en bestämmelse motsvarande artikel 6 (2), i vad avser begränsningsrätt för »the master, members of the crew and other servants of the owner, charterer, manager or operator acting in the course of their employment», samt artikel 6 (3). Angående innebörden av ordet »servants» hänvisar kommittén till vad som anförts under 254 §. Rätten att åberopa begränsning även vid eget fel och egen försummelse föreslås omfatta alla »servants» som över huvud taget erhållit begränsningsrätt.

I överensstämmelse med vad sålunda anförts föreslår kommittén, att vad i detta kapitel är stadgat skall äga tillämpning jämväl i fråga om ansvarighet vilken, även om den grundar sig på fel eller försummelse, åvilar befälhavare eller medlem av besättningen eller lots eller någon som är anställd hos redaren, ägaren, befraktaren eller hos den som i redarens ställe handhar fartygets drift, såframt ansvarigheten uppkommit i tjänsten.

För att stadgandet skall bli tillämpligt kräves enligt kommittén icke att ansvarigheten uppkommit i fartygets tjänst — även om detta torde vara det normala fallet — utan det är tillräckligt att densamma uppkommit i tjänsten hos redaren eller fartygsägaren m. fl. Kommittén anför vidare:

Befälhavare eller medlem av besättningen, som samtidigt är redare i eller ägare eller befraktare av fartyget eller som i redares ställe handhar fartygets drift, äger begränsa ansvarighet, grundad på eget fel eller egen försummelse, allenast i de fall då han begått felet eller försummelsen i egenskap av befälhavare å fartyget eller medlem av dess besättning; jfr artikel 6 (3) andra punkten i konventionen. Detta framgår av 254 § 1 mom. andra stycket andra punkten samt första och andra styckena i förevarande paragraf.

Av första och andra styckena i denna paragraf, jämförd med 254 § 1 mom. andra stycket första punkten, följer — såvitt angår skada som avses i sistnämnda lagrum — att redare, ägare, befraktare och den som i redares ställe handhar fartygets drift ej äger begränsa sin ansvarighet för ersättning till befälhavare, medlem av besättningen eller lots eller någon som är anställd hos någon av dem. Befälhavaren äger ej begränsa sin ansvarighet för ersättning till medlem av besättningen eller lots eller någon som är anställd hos redaren, ägaren eller befraktaren eller hos den som i redares ställe handhar fartygets drift. Medlem av besättningen eller lots eller någon som är anställd hos redaren, ägaren eller befraktaren eller hos den som i redares ställe handhar fartygets drift äger ej begränsa sin ansvarighet för ersättning till befälhavaren, medlem av besättningen eller lots eller någon som är anställd hos redaren, ägaren eller befraktaren eller hos den som i redares ställe handhar fartygets drift. I övrigt föreligger, i förhållande mellan personer som avses i 261 § första och andra styckena, ingen inskränkning i rätten att begränsa ansvarigheten.

Slutligen föreslår kommittén som ett tredje stycke en bestämmelse av innehåll, att det sammanlagda beloppet av redares och övriga i paragrafen omnämnda personers ansvarighet för fordringar, som uppkommit på grund av en och samma händelse, ej skall överstiga det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 §. Stadgandet gäller enligt kommittén även om borgenärskretsen ej är gemensam för olika gäldenärer, som äger åberopa begränsning.

Yttrandena. Sveriges advokatsamfund gör gällande, att den i första stycket föreslagna lagtexten kan vara förvillande med hänsyn till att fartygets ägare i allmänhet också är dess redare och föreslår därför att man i enlighet med nuvarande 265 § efter »fartygets ägare» inskjuter »som ej är redare».

Beträffande andra stycket påpekar advokatsamfundet, att detta motsvaras av konventionens artikel 6 (2), vari bestämmes att bland andra »befälhavaren, medlemmar av besättningen och andra personer i tjänst hos befrakturen, redaren eller den som i redarens ställe handhaver fartygets drift» skall åtnjuta ansvarsbegränsningsrätt, »när de handla i tjänsten», medan i den föreslagna lagtexten den gynnade personkretsen innefattar »befälhavare eller medlem av besättningen eller lots eller någon som är anställd hos redaren, ägaren, befälhavaren eller hos den som i redarens ställe handhaver fartygets drift, såframt ansvarigheten uppkommit i tjänsten». Advokatsamfundet framhåller, att den föreslagna lagtexten genom uttrycket »anställd» avgränsar personkretsen snävare än konventionstexten, och förordar att lagtexten på denna punkt bättre anslutes till konventionstexten.

Vad sålunda anförts utvecklas ytterligare av *hovrätten för Västra Sverige*, som påpekar, att avfattningen av lagtexten här är något avvikande gentemot 254 § 1 mom. andra stycket. Med hänvisning till kommitténs uttalande, att det inte krävs att ansvarigheten uppkommit i fartygets tjänst utan räcker att denna uppkommit i tjänsten hos redaren eller fartygsägaren m. fl., diskuterar hovrätten, hur detta ställer sig beträffande det under 254 § nämnda entreprenadstuveriet. Hovrätten frågar sig, om en entreprenadstuvare är anställd i och med uppdragsavtalet eller om det krävs ett tjänsteavtal i förhållande till redaren. Å ena sidan kan det ligga nära till hands att tolka stadgandet i överensstämmelse med 254 § 1 mom. andra stycket, i fråga om vilket man enligt uttalande i motiven ju undantagit självständiga företagare. Å andra sidan har syftet med bestämmelsen i 261 § i motiven angivits så, att begränsningsrätten icke skall göras illusorisk genom att den skadelidande i stället för att söka redaren söker andra personer, vilka redaren sedan i sin tur anser sig vara »moraliskt skyldig eller eljest nödsakad att hålla skadeslösa». Hovrätten anser goda skäl tala för att här inbegripa stuveriet i den angivna personkretsen — något som för övrigt redan sker i åtskilliga konossement genom s. k. Himalaya-klausuler. Den svenska översättningen av konventionen talar här allmänt om »andra personer i tjänst» hos redaren etc., vilket språkligt kan inrymma stuverifallet, medan den föreslagna lagtexten talar om »någon som är anställd hos redaren», vilket tyder på att man kräver ett tjänsteavtal. Den svenska lagtexten bör i fall, där tvekan kan uppkomma, närmare anslutas till konventionstexten.

Lagberedningen framhåller, att det angivna skälet för den föreslagna utvidgningen av begränsningsreglerna till ansvar som åvilar befälhavare m. fl. icke träffar det fallet, att befälhavaren eller annan åsyftad person är ansva-

rig för skada på det egna fartyget. Lagberedningen hävdar också, att en begränsning av ansvaret till ett efter fartygets dräktighet bestämt belopp härter sig ganska irrationell. Ordalydelsen i förslaget — liksom vad kommittén uttalat — tyder likväl enligt lagberedningen närmast på att rätt till ansvarsbegränsning skall föreligga även i detta fall. I den mån möjlighet icke föreligger att jämka skadeståndet — lagberedningen hänvisar här till 59 § sjölagen och 50 § sjömanslagen — har frågan viss betydelse och ett klagörande uttalande är därför önskvärt.

Frågan om jämkning av skadeståndet enligt 59 § sjölagen och 50 § sjömanslagen behandlas även av *Statstjänstemannaförbundet*. Förbundet hänvisar till att lots har intagits i den personkrets som anges i 254 § 1 mom. andra stycket och 261 § och finner det orimligt, att lots icke skulle få samma möjlighet till jämkning av skadestånd som befälhavaren eller medlem av besättningen. Därför hemställer förbundet om ändring av 59 § sjölagen alternativt 50 § sjömanslagen av innehåll, att lots jämställs med befälhavaren eller medlem av besättningen i fråga om möjlighet till jämkning av skadestånd. Förbundet anser det uppenbart, att kommittén icke avser att rubba möjligheten till jämkning av skadestånd för befälhavaren och medlem av besättningen, och förmodar, att det icke kan vara något att erinra mot att samma möjlighet till jämkning införes för lots.

Sjöfartsstyrelsen uttalar med anledning av vad Statstjänstemannaförbundet anfört, att frågan om ändringar av 59 § sjölagen och 50 § sjömanslagen icke torde påkalla prövning i förevarande sammanhang utan böra närmare övervägas av sjölagskommittén under dess fortsatta arbete med revision av sjölagen m. m.

Beträffande tredje stycket föreslår *lagberedningen*, att det med hänsyn till formuleringen av artikel 6 i konventionen anges, att fråga är om sammanlagda beloppet av redares och andra vederbörandes begränsade ansvarighet, enär någon kan vara obegränsat ansvarig på grund av vederbörandes egen culpa.

Departementschefen. De bestämmelser kommittén föreslagit på grundval av artikel 6 i konventionen och vad kommittén anfört i anslutning härtill torde i allt väsentligt kunna godtagas. Ett par ändringar och förtydliganden bör dock göras. Sålunda torde uttrycket »som ej är redare» böra inskjutas efter orden »fartygets ägare» i första stycket. Vidare bör vad lagberedningen anfört beaktas genom en justering av texten i tredje stycket.

Vad beträffar den krets av personer som avses med konventionens uttryck »servants of the owner» m. fl. hänvisar jag till det vid 254 § anförda. I motsats till vad som gäller enligt sistnämnda stadgande kräves emellertid icke — enligt vad man kan utläsa av konventionstexten på de olika punkterna — att ansvarigheten uppkommit i fartygets tjänst, för att förevarande bestämmelse skall bli tillämplig.

Såsom lagberedningen funnit överensstämmer det icke helt med grunderna vare sig för ifrågavarande bestämmelse eller regeln om ansvarighetsbegränsning efter fartygets dräktighet att låta befälhavare, besättning m. fl. begränsa sin ansvarighet för skada på det egna fartyget. Med hänsyn till utformningen av konventionsbestämmelsen synes emellertid möjlighet icke föreligga att undantaga sådan ansvarighet.

Starka skäl talar onekligen för att lots jämställes med befälhavare och medlem av besättningen i fråga om möjlighet till jämkning av skadestånd. Denna fråga torde böra närmare övervägas av kommittén under dess fortsatta arbete.

262 §.

Denna paragraf innehåller förslagets internationellt privaträttsliga bestämmelser. Beträffande paragrafen, som saknar motsvarighet i gällande rätt, hänvisas till den allmänna motiveringen.

263 §.

Departementschefen. Denna paragraf, som motsvarar nuvarande 266 § sjölagen, innehåller den i den allmänna motiveringen föreslagna befogenheten för Kungl. Maj:t att utfärda retorsionsbestämmelser. Då det kan vara svårt att avgöra, om ansvarighetsreglerna i en främmande stats lag generellt sett är strängare än de svenska eller ej, har stadgandet erhållit en från 266 § något avvikande utformning.

273 och 274 §§.

Departementschefen. Dessa paragrafer innehåller hänvisningar till bestämmelser i 10 kap., vilka ändras genom det framlagda förslaget. I anledning härav torde erforderliga justeringar få göras i 273 och 274 §§.

323 §.

Denna paragraf innehåller bestämmelser om laga domstol i tvistemål enligt sjölagen.

Kommittén. Enligt gällande rätt föreligger icke någon generell möjlighet för käranden att i mål rörande betalningsskyldighet söka svaranden där denne har ställt säkerhet till undvikande av att handräckning beträffande fartyg beviljas till säkerhet för fordringen; bestämmelsen i 10 kap. 3 § rättegångsbalken, att svaranden må sökas där honom tillhörig egendom finnes, avser endast svarande som icke äger känt hemvist inom riket. Erfarenheten har visat, att behov av en dylik möjlighet föreligger. I första stycket andra punkten av förevarande paragraf har sjölagskommittén föreslagit ett tillägg av innehåll att, såvitt angår fordran för vilken hos behörig myndighet säkerhet ställts till befrielse från kvarstad eller annan hand-

räkning beträffande fartyget eller frakten, talan må väckas hos rådhusrätten i den ort där säkerheten ställts. Vidare föreskrives att, ändå att säkerheten frigivits, talan må hos samma rådhusrätt väckas angående fordran som säkerheten avsett.

I övrigt har paragrafen undergått vissa ändringar av redaktionell karaktär.

Yttrandena. *Lagberedningen* anför, att villkoret att säkerheten skall ha ställts till befrielse från kvarstad eller annan handräkning beträffande fartyget eller frakten innefattar en onödig och olämplig inskränkning, när säkerhet som avses i 257 § kan ha ställts till befrielse från kvarstad eller handräkning beträffande annan egendom, som tillhör den skadeståndsskyldige, och talan lämpligen alltid bör få anhängiggöras där säkerheten är.

Departementschefen. Vad kommittén föreslagit vill jag tillstyrka med den av lagberedningen föreslagna ändringen.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Departementschefen. Angående ikraftträdandet av den nya lagstiftningen hänvisas till vad som anförts i det föregående. Hittills gällande regler om begränsning av redareansvaret torde böra gälla, om den händelse, som grundar ansvarighet, inträffat före den nya lagstiftningens ikraftträdande. Vidare föreslår jag, att de i 323 § införda nya forumreglerna, vilka anknyter till ställd säkerhet, ej skall gälla, om säkerheten ställts före den nya lagens ikraftträdande.

Lag om ändrad lydelse av 62 § utsökningslagen

Departementschefen. Tredje stycket i denna paragraf innebär en hänvisning till 264 § sjölagen, vilket stadgande saknar motsvarighet i det nu framlagda förslaget till ny lydelse av 10 kap. sjölagen. 62 § tredje stycket utsökningslagen torde därför böra utgå.

Den föreslagna lagändringen bör träda i kraft samtidigt med ändringarna i 10 kap. sjölagen.

Hemställan

Föredraganden hemställer att lagrådets utlåtande över de i bilaga A¹ upptagna förslagen till *lag om ändring i sjölagen* och *lag om ändrad lydelse av 62 § utsökningslagen* måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Mats Larsson

¹ Denna bilaga, som är likalydande med de vid propositionen fogade lagförslagen, har här uteslutits.

**De svenska, danska, finska och norska sjölagskommittéernas förslag
till ändring i sjölagens begränsningskapitel**

(svensk text)

254 §.

1 mom. Redares ansvarighet vare begränsad vad angår:

1. ersättning för skada å person, som befinner sig ombord på fartyget för att medfölja detta, och för skada å egendom ombord;

2. ersättning för skada å person eller egendom, om skadan orsakats av någon som befinner sig ombord på fartyget;

3. ersättning för skada å person eller egendom, om skadan orsakats av omständighet som hänför sig till navigeringen eller handhavandet av fartyget eller lastningen, befordringen eller lossningen av lasten eller inskeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna;

4. ersättning för skada å hamn-, bassäng- eller vattenvägsanläggning; samt

5. ersättning på grund av laglig förpliktelse att avlägsna sjunket, strandat eller övergivet fartyg eller egendom ombord å sådant fartyg.

Begränsningen gäller dock ej ansvarighet på grund av skada som åsamkats befälhavaren eller medlem av besättningen eller lots eller någon hos redaren anställd person, då han befinner sig ombord eller utför arbete i fartygets tjänst. Den avser ej heller ansvarighet på grund av fel eller försummelse av redaren själv, med mindre denne begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av dess besättning.

(finlandssvensk text)

13 §.

Redares ansvarighet vare begränsad vad angår:

1. ersättning för skada å person, som befinner sig å fartyget för att medfölja detta, så ock för skada å egendom ombord;

2. ersättning för skada å person eller egendom, om skadan orsakats av någon, som befinner sig å fartyget;

3. ersättning för skada å person eller egendom, om skadan uppstått i samband med navigeringen eller handhavandet av fartyget eller vid lastningen, befordringen eller lossningen av lasten eller vid inskeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna;

4. ersättning för skada å hamnanläggning, bassäng eller segelbar vattenväg; samt

5. ersättning på grund av laglig förpliktelse att avlägsna sjunket, strandat eller övergivet fartyg eller egendom ombord å sådant fartyg.

Begränsningen gäller dock ej ansvarighet på grund av skada, som åsamkats befälhavaren eller medlem av besättningen eller lots eller någon hos redaren anställd person, då han befinner sig ombord eller utför arbete i fartygets tjänst. Den avser ej heller ansvarighet på grund av fel eller försummelse av redaren själv, med mindre denne begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av dess besättning.

(dansk text)

§ 254.

Det ansvar, der påhviler rederen, er begrænset, for så vidt angår:

1. erstatning for skade på person, som befinder sig om bord for at følge med skibet, og på ejendom, som befinder sig om bord i skibet,

2. erstatning for skade på person eller ejendom forårsaget af nogen, som befinder sig om bord i skibet,

3. erstatning for skade på person eller ejendom opstået i forbindelse med navigeringen eller behandlingen af skibet, lastningen, befordringen eller losningen af ladningen eller indskibningen, befordringen eller landsætningen af passagererne,

4. erstatning for skade tilføjet havneanlæg, bassiner eller sejlbare vandveje,

5. krav i anledning af lovbestemt forpligtelse til at fjerne et sunket, strandet eller forladt skib eller ejendom om bord i et sådant skib.

Stk. 2. Begrænsningen gælder ikke ansvar for skade, som påføres skibsfører, mandskab eller lods eller nogen, der er ansat hos rederen, når vedkommende befinder sig om bord eller udfører arbejde i skibets tjeneste. Den gælder ej heller ansvar, som grunder sig på fejl eller forsømmelse af rederen selv, medmindre denne gjorde tjeneste som fører eller medlem iøvrigt af skibets besætning, og fejlen eller forsømmelsen blev begået i denne hans egenkab.

(norsk text)

§ 254.

Det ansvar som påhviler rederen, er begrenset for så vidt angår:

1. erstatning for skade på person som befant seg ombord for å medfølge skipet, og for skade på eiendom som befant seg ombord;

2. erstatning for skade på person eller eiendom forårsaket av noen som befant seg ombord på skipet;

3. erstatning for skade på person eller eiendom oppstått i forbindelse med navigeringen eller behandlingen av skipet, lastingen, befordringen eller lossingen av lasten, eller innskipningen, befordringen eller landsætningen av passasjerene;

4. erstatning for skade tilføyet havneanlegg, bassenger eller seilbare vannveier;

5. ansvar som har sammenheng med lovbestemt plikt til å fjerne et sunket, strandet eller forlatt skip eller eiendom ombord i slikt skip.

Begrensningen gjelder ikke ansvar for skade påført skipsfører, mannskap eller los eller noen ansatt hos rederen, mens vedkommende befant seg ombord eller utførte arbeid i skipets tjeneste. Den gjelder heller ikke ansvar som grunner seg på feil eller forsømmelse av rederen selv, medmindre han bar begått feilen eller forsømmelsen i egenskap av fører av skipet eller medlem av mannskapet.

(svensk text)

Begränsningen gäller icke ränta och kostnader i saken.

2 mom. Har redaren motfordran mot borgenären, och grunda sig fordran och motfordran på en och samma händelse, skall begränsningen avse allenast det belopp varmed fordringen må överstiga motfordringen.

255 §.

1 mom. Är ansvarigheten begränsad, svarar redaren intill ett belopp beräknat efter 1 000 francs för ton av fartygets dräktighet, dock minst 150 000 francs.

Inträffar skada å person, höjes ansvarighetsgränsen i vad avser sådan skada med 2 100 francs för ton, dock med minst 630 000 francs.

2 mom. Med franc förstås en enhet innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkning till svenskt mynt skall ske efter kursen å den dag då redaren ställer säkerhet för sin ansvarighet eller, om säkerhet icke ställs, då betalning sker.

Med dräktighet avses nettodräktigheten, för maskindrivet fartyg ökad med det maskinrum som vid bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten.

256 §.

Den ansvarighetsgräns, varom i 255 § stadgas, skall tillämpas i fråga om fordringar beträffande vilka ansvarigheten är begränsad och vilka uppkommit på grund av en och samma händelse.

Fordringar på grund av skada å person skola i första hand tillgodoses med det ansvarighetsbelopp som

(finlandssvensk text)

Begränsningen gäller icke ränta och kostnader i saken.

Har redaren motfordran mot borgenären, och grunda sig fordran och motfordran på en och samma händelse, skall begränsningen avse allenast det belopp, varmed fordringen må överstiga motfordringen.

14 §.

Är ansvarigheten begränsad, svare redaren intill ett belopp, beräknat efter 1 000 francs för ton av fartygets dräktighet, dock minst 150 000 francs.

Inträffar skada å person, höjes ansvarighetsgränsen i vad avser sådan skada med 2 100 francs för ton, dock med minst 630 000 francs.

Med franc förstås en enhet innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkning till finskt mynt skall ske efter kursen å den dag, då redaren ställer säkerhet för sin ansvarighet, eller, om säkerhet icke ställs, då betalning sker.

Med dräktighet avses nettodräktigheten, för maskindrivet fartyg ökad med det maskinrum, som vid bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten.

15 §.

Den ansvarighetsgräns, varom i 14 § stadgas, skall tillämpas i fråga om fordringar, beträffande vilka ansvarigheten är begränsad och vilka uppkommit på grund av en och samma händelse.

Fordringar på grund av skada å person skola i första hand tillgodoses med det ansvarighetsbelopp, som

(dansk text)

Stk. 3. For renter og sagsomkostninger hæfter rederen uden begrænsning.

Stk. 4. Har rederen et modkrav mod fordringshaveren, og er krav og modkrav opstået ved samme hændelse, kan begrænsningen kun gøres gjældende for den del af kravet, som måtte overstige modkravet.

§ 255.

Når ansvaret er begrænset, hæfter rederen med indtil 1 000 francs pr. ton af skibets drægtighed, dog med mindst 150 000 francs.¹⁰

Stk. 2. For skade på person forhøjes ansvarsgrænsen med 2 100 francs pr. ton, dog med mindst 630 000 francs.

Stk. 3. Ved franc forstås en møntenhed, som består af 65 1/2 milligram guld af nihundrede tusindedels finhed. Den omregnes til dansk mønt efter kursen på den dag, da rederen stiller sikkerhed for sit ansvar, eller, hvis sikkerhed ikke stilles, på den dag, da betaling finder sted.

Stk. 4. Ved skibets drægtighed forstås, når det gælder maskindrevne skibe, nettotonnagen med tillæg af det rum for maskineriet, der ved beregning af nettotonnagen er trukket fra bruttotonnagen, og når det gælder andre skibe, nettotonnagen.

§ 256.

Ansvarsgrænsen gælder for alle fordringer af den i § 254 nævnte art, som er opstået ved en og samme hændelse. Hvis summen af disse fordringer overstiger ansvarsgrænsen, bliver de alle at nedsætte forholdsmæssigt.

Stk. 2. Fordringer i anledning af skade på person skal dækkes af det i § 255, stk. 2, nævnte beløb. Er det-

¹⁰ I vad avser fartyg med en dræktighet av högst 150 ton är förslaget i denna del icke definitivt.

(norsk text)

For renter og saksomkostninger hæfter rederen uten begrensning.

Hvis rederen kan gjøre gjeldende et motkrav mot vedkommende fordringshaver, og krav og motkrav er oppstått ved samme hendelse, kan begrensningen bare gjøres gjeldende for den del av kravet som overstiger motkravet.

§ 255.

Når ansvaret er begrenset, hefter rederen med inntil 1 000 francs pr. tonn av skipets drektighet, dog med minst 150 000 francs.

For skade på person forhøyes ansvarsgrænsen med 2 100 francs pr. tonn, dog med minst 630 000 francs.

Med franc menes en enhet som består av 65 1/2 milligram gull av finhet nihundre tusendeler. Den skal omregnes til norsk mynt etter kursen på den dag da rederen stiller sikkerhet for sitt ansvar, eller, hvis sikkerhet ikke stilles, på den dag da betaling finner sted.

Med skipets drektighet menes nettodrektighet, for maskindrevet skip med tillegg av det rom for maskineriet som er trukket fra bruttotonnasjen ved beregningen av nettotonnasjen.

§ 256.

Den ansvarsgrænse som er fastsatt i § 255, gjelder for alle fordringer som er oppstått ved en og samme hendelse, og som er av den art som er nevnt i § 254.

Fordringer på erstatning for skade på person skal dækkes av det belöp som er nevnt i § 255 annet ledd.

(svensk text)

avses i 255 § 1 mom. andra stycket. Förslår ej detta, skall återstoden tillsammans med övriga fordringar tillgodoses med det i nämnda mom. första stycket avsedda beloppet.

Fördelningen av ansvarighetsbelopp skall ske i förhållande till fordringarnas storlek.

Visar redaren att han måst gälda fordran som avses i denna paragraf, skall fordringsbeloppet medtagas vid beräkningen av ansvarigheten gentemot övriga borgenärer, såvitt fordringen kunnat enligt svensk rätt göras gällande mot redaren. Visar redaren att han, oaktat krav ännu ej skett, framdeles har att gälda fordran som avses i denna paragraf, skall jämväl den fordringen tagas i beräkning.

257 §.

Har redaren till befrielse från utmätning, kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, inom riket hos rätten eller överexekutor ställt säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § jämte ett av rätten eller överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken, må säkerheten åberopas gentemot alla borgenärer för vilkas fordringar gäller begränsning till samma ansvarighetsbelopp; och skall säkerheten anses vara ställd till förmån för alla sådana borgenärer.

Om redaren i fall, varom i första stycket förmåles, har ställt säkerhet för ett mindre belopp än där avses, äger han hos samma myndighet ställa säkerhet för återstoden. Därest så sker, gäller i övrigt vad i första stycket stadgas.

Har redaren ställt full säkerhet efter vad i första eller andra stycket sägs, äger han påfordra frigivande

(finlandssvensk text)

avses i 14 § 2 mom. Förslår ej detta, skall återstoden tillsammans med övriga fordringar tillgodoses med det i nämnda paragraf 1 mom. avsedda beloppet.

Fördelningen av ansvarighetsbelopp skall ske i förhållande till fordringarnas storlek.

Visar redaren, att han måst gälda fordran, som avses i denna paragraf, skall fordringsbeloppet medtagas vid beräkningen av ansvarigheten gentemot övriga borgenärer, såvitt fordringen kunnat enligt finsk rätt göras gällande mot redaren. Visar redaren, att han, oaktat krav ännu ej framförts, framdeles har att gälda sådan fordran, skall jämväl den fordringen tagas i beräkning.

16 §.

Har redaren till befrielse från utmätning, kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, här i landet hos överexekutor ställt säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 14 § jämte ett av överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken, må säkerheten åberopas gentemot alla borgenärer, för vilkas fordringar gäller begränsning till samma ansvarighetsbelopp; och skall säkerheten anses vara ställd till förmån för alla sådana borgenärer.

Där redaren i fall, varom i 1 mom. förmåles, ställt säkerhet för ett mindre belopp än där avses, äger han hos samma överexekutor ställa säkerhet för återstoden. Därest så sker, gäller i övrigt vad i 1 mom. stadgas.

Har redaren ställt full säkerhet efter vad i 1 eller 2 mom. sägs, äger han påfordra frigivande av tidigare

(dansk text)

te ikke tilstrækkeligt, dækkes resten af fordringerne på lige fod med andre fordringer af det i § 255, stk. 1, nævnte beløb.

Stk. 3. Har rederen helt eller delvis måttet betale en fordring af den i § 254 nævnte art, eller godtgør han, at han senere vil blive nødsaget til at betale en sådan fordring, kan han kræve, at fordringen medtages ved beregningen af ansvaret overfor de øvrige fordringshavere, forsåvidt fordringen kunne have været gjort gældende mod ham efter dansk ret.

§ 257.

Har rederen for at afværge en arrest eller for at få en arrest ophævet stillet sikkerhed her i riget for det fulde ansvarsbegrænsningsbeløb tilligemed et efter rettens skøn fastsat beløb til dækning af renter og sagsomkostninger, gælder sikkerheden som stillet til fordel for alle de fordringshavere, over for hvem begrænsningen kan påberåbes, og ingen af disse kan kræve yderligere sikkerhed.

(norsk text)

Strekker dette ikke til, dækkes resten på like linje med de øvrige fordringer av det belöp som er nevnt i § 255 første ledd.

Hvert av de i § 255 første og annet ledd nevnte belöp skal fordeles forholdsmessig på vedkommende fordringer.

Hvis rederen har måttet betale, helt eller delvis, en fordring av den art som er nevnt i § 254, og som kunne ha vært gjort gjeldende mot ham etter norsk rett, eller godtgjør han at han senere kan bli nødt til å betale en slik fordring, kan han kreve at fordringen medtas ved beregningen av ansvaret overfor de øvrige fordringshavere.

§ 257.

Hvis rederen, for å avverge eller oppheve arrest eller utlegg her i riket for en fordring som han hefter begrenset for, stiller sikkerhet overfor retten for det fulle ansvarsbelöp med tillegg av et etter rettens skjön fastsatt belöp til dekning av renter og saksomkostninger (fellessikkerhet), kan sikkerhetsstillelsen påberopes overfor alle andre fordringshavere hvis fordringer er undergitt begrensning til det samme belöp, og sikkerheten ansees stilt til fordel for alle disse fordringshavere.

Har rederen under forhold som angitt i første ledd stilt sikkerhet for et mindre belöp enn der nevnt, har han adgang til overfor vedkommende rett å stille sikkerhet for resten. Reglene i første ledd får i så fall tilsvarende anvendelse.

Har rederen stilt full sikkerhet etter første eller annet ledd, kan han kreve frigitt alle sikkerheter som

(svensk text)

av tidigare ställd säkerhet för fordran som avses med den fulla säkerheten.

Vad i denna paragraf är stadgat om säkerhet som inom riket ställts hos rätten eller överexekutor skall äga motsvarande tillämpning i fråga om säkerhet som ställts hos vederbörlig myndighet i Danmark, Finland eller Norge.

258 §.

Har redaren tillhörig egendom utmätts eller belagts med kvarstad eller eljest underkastats handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, och förmår redaren visa, att han utom riket ställt tillräcklig och för borgenären tillgänglig säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 §, må utmätningen, kvarstaden eller handräckningen hävas.

I fall, som avses i första stycket, skall utmätningen, kvarstaden eller handräckningen hävas, om säkerheten ställts:

1. i den hamn där den händelse inträffat varå fordringen grundas, eller, om händelsen ej ägt rum i hamn, i den första hamn som fartyget anlöpt efter händelsen;
2. i landsättningshamnen, om fordringen avser skada å person; eller
3. i lossningshamnen, om fordringen avser skada å last.

(finlandssvensk text)

ställd säkerhet för fordran, som avses med den fulla säkerheten.

Vad i denna paragraf är stadgat om säkerhet, som här i landet ställts hos överexekutor, skall äga motsvarande tillämpning i fråga om säkerhet, som ställts hos vederbörlig myndighet i Danmark, Norge eller Sverige.

17 §.

Har redaren tillhörig egendom utmätts eller belagts med kvarstad eller eljest underkastats handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, och förmår redaren visa, att han utom landet ställt tillräcklig och för borgenären tillgänglig säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 14 §, må utmätningen, kvarstaden eller handräckningen hävas.

I fall, som avses i 1 mom., skall utmätningen, kvarstaden eller handräckningen hävas, om säkerheten ställts:

1. i den hamn, där den händelse inträffat, varå fordringen grundas, eller, om händelsen ej ägt rum i hamn, i den första hamn, som fartyget anlöpt efter händelsen;
2. i landsättningshamnen, om fordringen avser skada å person; eller
3. i lossningshamnen, om fordringen avser skada å last.

(dansk text)

(norsk text)

Stk. 2. Reglerne i denne paragraf finder tilsvarende anvendelse, når sikkerheden er stillet i Finland, Norge eller Sverige.

tidligere måtte være stilt for fordringer som er undergitt begrensning og kan kreves dekket av fellessikkerheten. Det verneting som er oppnådd som følge av tidligere stilt sikkerhet, bortfaller ikke om sikkerheten frigis.

Reglene i denne paragraf får tilsvarende anvendelse når sikkerheten er stilt i Danmark, Finnland eller Sverige.

§ 258.

Er skibet eller anden ejendom, som tilhører rederen, blevet genstand for arrest for en fordring som nævnt i § 254, eller er sikkerhed blevet stillet til afværgelse af sådan arrest, kan arresten hæves eller sikkerheden frigives, hvis det godtgøres, at rederen allerede har stillet betryggende sikkerhed i udlandet for det fulde ansvarsbegrænsningsbeløb, jfr. § 255, og at sikkerheden er tilgængelig for fordringshaveren. Dækker den først stillede sikkerhed ikke hele dette ansvar, gælder det samme, hvis rederen stiller betryggende sikkerhed for den manglende del med tillæg af et efter rettens skøn fastsat beløb til dækning af renter og sagsomkostninger.

Stk. 2. Arrest, som nævnt i stk. 1 skal hæves, og sikkerhedsstillelse til afværgelse af sådan arrest skal frigives, hvis betryggende, tilstrækkelig og tilgængelig sikkerhed allerede er stillet,

a) i den havn, hvor den hændelse indtraf, som medførte fordringens opståen, eller, hvis hændelsen ikke indtraf i havn, i den første havn, skibet anløb efter hændelsen;

b) i landsætningshavnen, hvis fordringen gælder personskaade;

c) i lossehavnen, hvis fordringen gælder ladningsskaade,

§ 258.

Hvis skipet eller annen eiendom som tilhører rederen, søkes arrestert i anledning av en fordring som han hefter begrenset for, kan begjæringen om arrest forkastes hvis det godtgjøres at rederen allerede har stilt betryggende sikkerhet i utlandet for hele sitt ansvar i henhold til § 255, og at sikkerheten er tilgjengelig for vedkommende fordringshaver.

Arrestbegjæringen skal forkastes hvis sikkerhet som nevnt i første ledd er stilt i:

1) den havn hvor den hændelse inntraff som førte til at fordringen oppsto, eller, dersom hendelsen ikke inntraff i havn, den første havn skippet anløp etter hændelsen, eller

2) landsetningshavnen, dersom fordringen gjelder skade på person, eller

3) lossehavnen, dersom fordringen gjelder skade på last.

(svensk text)

Vad i första och andra styckena är stadgat skall ock gälla, därest den utomlands ställda säkerheten icke motsvarar det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § men redaren inom riket hos rätten eller överexekutor ställer betryggande säkerhet för återstoden jämte ett av rätten eller överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken.

Begär redaren frigivande av säkerhet som han inom riket ställt till befrielse från utmätning, kvarstad eller annan handräckning, skall vad i denna paragraf är stadgat om hävande av handräckningsåtgärd äga motsvarande tillämpning.

259 §.

1 mom. Tvist om beräkning av belopp, vartill redares ansvarighet är begränsad enligt 255 §, eller om fördelningen av ansvarighetsbelopp mellan borgenärer må hänskjutas till utredning och avgörande av dispaschör i fartygets hemort eller där dispasch för den ort vanligen upprättas. Har fartyget ej hemort här i riket, uppgöres dispaschen av dispaschören i Stockholm. Om ärende angående gemensamt haveri med anledning av den händelse, varå ansvarigheten grundas, är anhängigt eller väntas bliva anhängiggjort hos viss dispaschör i riket, skall dock på denne ankomma att uppgöra jämväl dispasch som här avses.

Det åligger dispaschören att genom kungörelse, som en gång införes i tidning genom vilken offentliggörande på ändamålsenligt sätt kan ske, anmana sakägaren att inom viss förelagd tid skriftligen anföra vad de till bevakande av sin rätt akta nödigt ävensom ingiva de handlingar, vilka de vilja åberopa. I övrigt skall i tillämpliga delar gälla vad om dispasch vid gemensamt haveri är stadgat.

(finlandssvensk text)

Vad i 1 och 2 mom. är stadgat skall ock gälla, därest den utomlands ställda säkerheten icke motsvarar det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 14 §, men redaren här i landet hos överexekutor ställer betryggande säkerhet för återstoden jämte ett av överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken.

Begär redaren frigivande av säkerhet, som han här i landet ställt till befrielse från utmätning, kvarstad eller annan handräckning, skall vad i denna paragraf är stadgat om hävande av handräckningsåtgärd äga motsvarande tillämpning.

18 §.

Uppstår tvist om beräkningen av det belopp, vartill redares ansvarighet är begränsad, eller om beloppets fördelning mellan borgenärerna, må saken hänskjutas till utredning och avgörande av dispaschör, därvid i tillämpliga delar skall gälla vad om dispasch vid gemensamt haveri är stadgat.

(dansk text)

for så vidt den pågældende havn er beliggende i et land, der har tiltrådt Bruxelles-konventionen af 1957 om begrænsning af rederes ansvar.

§ 259.

Rederen kan til enhver tid forelægge spørgsmålet om grænsen for sit ansvar eller om fordelingen af ansvarsbeløbet til afgørelse af en dispachør. Har han gjort dette, kan dog enhver fordringshaver anlægge søgsmål til fastsættelse af, hvor stor hans fordring ville være, hvis rederens ansvar ikke var begrænset, og rederen kan forlange, at dispachøren skal sætte bestemte fordringshavere en passende frist, inden hvilken de skal have anlagt sådant søgsmål.

Stk. 2. Finder dispachøren grund dertil, kan han med et varsel af højst tre måneder indkalde fordringshaverne på den måde, han i det enkelte tilfælde anser det for mest hensigtsmæssigt.

Stk. 3. Enhver af de interesserede er pligtig til at meddele dispachøren alle de oplysninger og bevisligheder, som han anser for nødvendige.

(norsk text)

Selv om sikkerheten ikke dekker hele ansvaret i henhold til § 255, kommer bestemmelsene i første og annet ledd til anvendelse dersom rederen nå overfor retten stiller betryggende sikkerhet for den resterende del av ansvaret med tillegg av et etter rettens skjønn fastsatt belöp til dekning av renter og saksomkostninger.

Er det tatt arrest eller stilt sikkerhet til unngåelse av arrest, kan eller skal arresten oppheves eller sikkerheten frigis etter tilsvarende regler som ovenfor fastsatt.

§ 259.

Har rederen her i riket stilt sikkerhet i henhold til § 257, kan han reise søksmål til fastsettelse av grensen for det ansvar som måtte påhvile ham, og til fordeling av ansvarsbeløpet, gjennom stevning under ett til alle fordringshavere overfor hvem samme begrensning påberopes.

Saken reises i den rettskrets der sikkerheten er blitt stilt. Er det gått en måned etter den hendelse som førte til at fordringene oppsto, uten at det er begjært arrest eller utlegg, kan rederen reise sak etter første ledd i den rettskrets hvor skipet har sitt hjemsted, dersom han der stiller sikkerhet i henhold til § 257. Har skipet ikke hjemsted i riket, reises saken i den havn der hendelsen inntraff, eller, dersom hendelsen ikke inntraff i havn, i den første havn skipet anlöp etter hendelsen; kommer skipet ikke til noen havn i riket, reises saken for Oslo byrett.

Rederen skal gi retten oppgave over alle som må antas å ville kunne gjøre krav gjeldende mot ham i anledning av vedkommende hendelse, og overfor hvem han påberoper begrensningen.

(svensk text)

Kostnaden för dispasch, som avses i detta moment, vare redaren skyldig att ersätta, såframt ej borgenär utan skälig orsak hänskjutit saken eller eljest särskilda skäl till annat föranleda.

2 mom. Har tvist om beräkningen av belopp, vartill redares ansvarighet är begränsad enligt 255 §, hänskjutits till dispaschör, äger redaren fullgöra sin betalningsskyldighet genom att hos dispaschören för borgenärernas räkning nedsätta ett belopp motsvarande hans fulla ansvarighet enligt 255 § jämte ränta därå, beräknad efter fem procent om året från dagen för den händelse, som grundat ansvarighet, till dagen för nedsättningen, samt ett av dispaschören bestämt tillägg för kostnader i saken. Om det nedsatta beloppet sedermera visar sig ej förslå till att täcka det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § jämte ränta, beräknad på sätt nyss sagts, ävensom redarens ansvarighet gentemot borgenärerna för kostnader i saken, åligger det dispaschören att genast anmana redaren att nedsätta det felande. Dispaschören skall ofördröjligen göra nedsatt belopp räntebärande genom att detsamma i svenskt mynt insättes i svensk bankinrättning.

Sedan fördelningen blivit bestämd genom lagakraftvunnen dispasch eller dom eller genom överenskomelse mellan sakägarna, åligger det dispaschören att utanordna det tillgängliga beloppet till borgenärerna. Ej må återbetalning till redaren ske i vidare mån än det tillgängliga beloppet överstiger summan av hans ansvarighet enligt 255 § jämte ränta därå, beräknad efter fem procent om året från dagen för den händelse, varom fråga är, och av hans ansvarighet för kostnader i saken; dock skall vad nu sagts ej verka inskränkning i rätten till återvinning i redarens konkurs.

(finlandsvensk text)

Kostnaden för sådan dispasch vare redaren skyldig att ersätta, där ej borgenär utan giltigt skäl hänskjutit saken eller föranlett dess hänskjutande till dispaschör.

(dansk tekst)

(norsk tekst)

Stk. 4. Omkostningerne ved dispacheringen bæres af rederen.

Stk. 5. Tvistigheder om rigtigheden af dispachørens afgørelser kan indbringes for domstolene.

(svensk text)

(finlandsvensk text)

Har mellan redaren och borgenärerna träffats särskild överenskommelse angående storleken av det belopp, vartill redarens begränsade ansvarighet skall anses uppgå, äger redaren fullgöra sin betalningsskyldighet genom att för borgenärernas räkning nedsätta beloppet hos dispaschören i ort varom i 1 mom. första stycket förmåles; och skall vad i 2 mom. första och andra styckena är stadgat äga motsvarande tillämpning.

260 §.

Har redaren utbetalt vad enligt ovan givna bestämmelser om begränsning av ansvarigheten ålåg honom att utgiva och visar sig sedan annan borgenär äga rätt till betalning, är redaren dock icke till vidare betalningsskyldighet förbunden, där antagas må att han då betalningen erlades eller, om den skedde enligt lagakraftvunnen dispasch eller dom, denna meddelades icke ägde och ej heller genom vederbörlig undersökning kunnat få kunskap om den andres fordran.

Borgenär, som sålunda uppburit vad rätteligen bort tillkomma annan, svarar därmed för den andres fordran, där han om samma fordran ägde kunskap då han erhöll betalningen.

19 §.

Har redaren utbetalt vad enligt ovan givna bestämmelser om begränsning av ansvarigheten ålåg honom att utgiva och visar sig sedan annan borgenär äga rätt till betalning, är redaren dock icke till vidare betalningsskyldighet förbunden, där antagas må, att han, då betalningen erlades eller, om den skedde enligt laga kraft vunnen dom eller dispasch, denna meddelades icke ägde och ej heller genom vederbörlig undersökning kunnat få kunskap om den andres fordran.

Borgenär, som sålunda uppburit vad rätteligen bort tillkomma annan, svare därmed för den andres fordran, där han om samma fordran ägde kunskap, då han erhöll betalningen.

(dansk text)

(norsk text)

§ 260.

Har rederen udbetalt alt, hvad der efter reglerne om begrænsning af ansvaret påhvilede ham, og viser det sig senere, at andre fordringshavere havde ret til andel i ansvarsbeløbet, er rederen ikke pligtig at betale noget yderligere, såfremt det må antages, at han, da udbetalningen fandt sted, ikke kendte til disses krav og ikke ved behørig undersøgelse kunne have skaffet sig kundskab om dem.

Stk. 2. Den fordringshaver, der har oppebåret, hvad der rettelig tilkom en anden, må tilsvare denne det oppebårne beløb, såfremt han havde kundskab om den andens fordring, da han modtog betaling.

§ 260.

Retten skal la stevningen med innkallelse kunngjøre i Norsk Lydingsblad med et varsel av minst to måneder. Retten kan også kunngjøre innkallelsen i et eller flere andre blad. Videre skal retten la stevningen med innkallelse forkynne for hver av de oppgitte fordringshavere gjennom anbefalt brev. I innkallelsen skal retten gjøre oppmerksom på bestemmelsene i denne paragrafs fjerde ledd.

Hovedforhandling kan holdes uten saksforberedelse. Pådømmelsen kan deles således at grensen for ansvaret fastsettes først.

Twist om fordring for hvilken rederens ansvar er begrenset til den stilte fellessikkerhet, pådømmes særskilt av retten; dommen er gjensstand for særskilt anke. Særskilt sak om slik fordring kan ikke reises etter at søksmål i henhold til § 259 er reist. Heller ikke kan en fordringshaver, uten samtykke av rederen og andre interesserte, etter dette tidspunkt kreve dekning av sjøpanterett eller av utlagte formuesgjenstander, før det er rettskraftig avgjort hvor meget som faller på hans fordring.

Fordring for hvilken rederens ansvar er begrenset til den stilte fel-

261 §.

Vad i detta kapitel är stadgat skall äga tillämpning jämväl i fråga om ansvarighet som åvilar fartygets ägare eller befraktare eller den som i redares ställe handhaver fartygets drift.

Detsamma gäller ansvarighet vilken, även om den grundar sig på fel eller försummelse, åvilar befälhavare eller medlem av besättningen eller lots eller någon som är anställd hos redaren, ägaren, befraktaren eller hos den som i redares ställe handhaver fartygets drift, såframt ansvarigheten uppkommit i tjänsten.

Det sammanlagda beloppet av redares och övriga i denna paragraf omförmälda personers ansvarighet för fordringar, som uppkommit på grund av en och samma händelse, skall ej överstiga det fulla ansvarsbeloppet enligt 255 §.

262 §.

Vad i detta kapitel är stadgat äger tillämpning närhelst begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk myndighet.

Beträffande ansvarighet som avses i 254 § 1 mom. andra stycket första punkten skall dock frågan, huruvida och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad, avgöras efter den lag, som gäller för tjänste-

20 §.

Vad i detta kapitel är stadgat om redares begränsade ansvarighet skall äga tillämpning jämväl i fråga om ansvarighet, som åvilar fartygets ägare eller befraktare eller den, som i redares ställe handhar fartygets drift.

Detsamma gäller ansvarighet, vilken, även om den grundar sig på fel eller försummelse, åvilar befälhavare eller medlem av besättningen eller lots eller någon, som är anställd hos redaren, ägaren, befraktaren eller hos den, som i redares ställe handhar fartygets drift, såframt ansvarigheten uppkommit i tjänsten.

Det sammanlagda beloppet av redares och övriga i denna paragraf omförmälda personers ansvarighet för fordringar, som uppkommit på grund av en och samma händelse, skall ej överstiga det fulla ansvarsbeloppet enligt 14 §.

21 §.

Vad i detta kapitel är stadgat äger tillämpning närhelst begränsning av ansvarighet åberopas inför finsk myndighet.

22 §.

Vad beträffar ansvarighet, som avses i 13 § 2 mom. första mening- en, skall dock frågan, huruvida och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad, avgöras efter den lag, som gäller för tjänsteavtalet, så-

*(dansk text)**(norsk text)*

§ 261.

Reglerne om begrænsning af rederens ansvar finder tilsvarende anvendelse i tilfælde, hvor ansvar som nævnt i § 254 påhviler skibets ejer, bruger, befragter eller disponent. Det samme gælder ansvar, som påhviler skibsfører, mandskab eller lods eller nogen, som er ansat hos rederen, ejeren, brugeren, befrakteren eller disponenten, for så vidt angår ansvar i forbindelse med udførelsen af tjenesten, selv om ansvaret er opstået som følge af fejl eller forsømmelse af den pågældende.

Stk. 2. Summen af det ansvar, som påhviler rederen og de øvrige personer, der ifølge stk. 1, kan begrænse deres ansvar, skal for fordringer opstået ved en og samme hændelse ikke kunne overstige de i § 255 fastsatte beløb.

§ 262.

Reglerne i dette kapitel kommer til anvendelse i alt fal, hvor ret til begrænsning af ansvar påberåbes ved dansk domstol.

Stk. 2. For så vidt angår ansvar som nævnt i § 254, stk. 2, 1. punktum skal spørgsmålet om, hvorvidt ansvaret er begrænset, og i bekræftende fald til hvilket beløb, afgøres efter lovgivningen i det land, hvis

lessikkerhet, faller bort hvis ikke retten har mottatt meddelelse om fordringen innen saken ble tatt opp til doms i første instans. Rettskraftig dom i saken har bindende virkning for alle fordringshavere overfor hvem rederens ansvar ville være begrenset til fellessikkerheten, uten hensyn til om de har meldt seg under saken.

§ 261.

Reglene om begrensnning av rederens ansvar får tilsvarende anvendelse for ansvar som påhviler skipets eier, befrakter eller disponent.

Det samme gjelder for ansvar som påhviler skipsfører, mannskap eller los eller noen ansatt hos eieren, rederen, befrakteren eller disponenten, forutsatt at ansvaret er oppstått i tjenesten. Ansvaret kan i disse tilfelle begrenses selv om det bygger på feil eller forsømmelse utvist av vedkommende.

Summen av de ansvarsbelöp som rederen og de i første og annet ledd nevnte personer hefter for, skal for forpliktelser som er oppstått ved en og samme hændelse, ikke overstige de belöp som er fastsatt i § 255.

§ 262.

De foranstående regler kommer til anvendelse i alle tilfelle hvor begrensnning av ansvar gjøres gjeldende ved norsk domstol.

For så vidt angår ansvar som nevnt i § 254 annet ledds første punktum, skal spørgsmålet om hvorvidt ansvaret er begrenset, og i tilfelle til hvilket belöp, avgjøres etter loven i vedkommende fremmede

(svensk text)

avtalet, såframt fartyget hör hemma i främmande stat och tjänsteavtalet regleras av lagen i stat ansluten till 1957 års internationella konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö.

263 §.

Konungen äger förordna, att i stället för bestämmelserna i detta kapitel andra regler skola här i riket tillämpas i fråga om fartyg hemmahörande i annan främmande stat än sådan, som utan förbehåll anslutit sig till 1957 års internationella konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö.

(finlandsvensk text)

framt fartyget hör hemma i främmande stat och tjänsteavtalet regleras av lagen i stat, ansluten till 1957 års internationella konvention angående begränsning av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användas till fart i öppen sjö.

23 §.

Genom förordning må bestämmas, att i stället för bestämmelserna i 13—22 §§ andra regler skola här i landet tillämpas i fråga om fartyg, hemmahörande i annan främmande stat än sådan, som utan förbehåll anslutit sig till den i 22 § nämnda konventionen.

(dansk text)

(norsk text)

lovgivning finder anvendelse på tjenesteaftalen, såframt det pågældende land har tiltrådt Bruxelleskonventionen af 1957 om begrænsning af rederes ansvar.

land hvis lovgivning i tilfelle regulerer tjenesteavtalen, når dette er et land som har sluttet seg til Brusselkonvensjonen av 1957 om begrenning av rederes ansvar.

§ 263.

Ved kongelig anordning kan det bestemmes, at andre ansvarsregler end i dette kapitel fastsat skal finde anvendelse på skibe hjemmehørende i lande, som ikke uden forbehold har tiltrådt og gennemført konventionen.

§ 263.

Kongen kan bestemme at andre regler enn i dette kapittel fastsatt skal finne anvendelse for skip hjemmehørende i land som ikke uten forbehold har tiltrådt og gjennomført konvensjonen.

§§ 264—266 oppheves.

Gällande lydelse av

10 kap. Om begränsning av redareansvaret

254 §.

Redares ansvarighet, där sådan enligt denna eller allmän lag föreligger, vare begränsad vad angår:

1. ersättning för skada å befälhavaren, någon av besättningen, lots eller annan, som utför arbete i fartygets tjänst, å fartygets passagerare, å last, som avlämnats till befälhavaren för befordring, samt å ombordvarande gods av vad slag det vara må;

2. ersättning, som eljest, på annan grund än avtal, skall utgå för skada, tillfogad person eller egendom till sjöss eller på land genom fel eller försummelse av någon, som utför arbete i fartygets tjänst;

3. ersättning för skada, som härrör därav att ett avtal, till följd av fel eller försummelse av nautisk art, icke blivit behörigen fullgjort;

4. förpliktelse, som grundar sig därpå att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter;

5. förpliktelse att, när fartyg förolyckats, avlägsna vraket och förpliktelser, som med denna sammanhänga;

6. bärgarlön;

7. bidrag till gäldande av gemensamt haveri;

8. förpliktelse, som grundar sig därpå, att befälhavaren utom fartygets hemort slutit avtal eller träffat annan åtgärd med hänsyn till vad för fartygets bevarande eller resans fortsättande kräves, utan så är att behovet härrör av att fartygets proviantering eller utrustning i övrigt vid resans början varit otillräcklig eller bristfällig eller ock redaren till åtgärden givit särskilt bemyndigande eller godkännande.

Begränsningen gäller dock ej förpliktelse, som grundar sig på tjänsteavtal med besättningen eller andra å fartyget anställda personer. Den avser ej heller ersättning på grund av fel eller försummelse av redaren själv, med mindre denne övertagit fartygets förande och felet eller försummelsen är av nautisk art.

255 §.

Är ansvarigheten begränsad, svare redaren intill beloppet av fartygets värde, ökat på sätt i 257 § sägs. För de fordringar, som i 254 § 1—5 avses, må dock ansvarigheten ej överstiga etthundrafyrtiofem kronor i guld för ton av fartygets dräktighet.

I förhållande till dem, som äga rätt till ersättning för skada å person, svare redaren intill ett belopp av etthundrafyrtiofem kronor i guld för ton av fartygets dräktighet utöver den gräns, som i första stycket angivits.

I förhållande till fordringsägare som tillhör främmande stat skall vad i första stycket andra punkten och andra stycket stadgas om att där angivna belopp skola beräknas efter guldvärde ej gälla, med mindre detta följer av fördrag med den främmande staten och denna genomfört motsvarande beräkning till förmån för svenska fordringsägare.

Att redaren kan nödgas för samma resa utgiva ansvarsbeloppet flera gånger framgår av 256 och 259 §§.

256 §.

Fartygets värde skall för bestämmande av redareansvaret beräknas sålunda:

1. Vid sammanstötning eller annan olyckshändelse beräknas värdet efter fartygets tillstånd vid ankomsten till första hamn beträffande alla fordringar, som sammanhånga med händelsen och som uppkommit före ankomsten till hamnen eller ock äro att hänföra till gemensamt haveri.

Har före ankomsten till hamnen ny olyckshändelse, som icke står i samband med den första, medfört minskning av fartygets värde, skall denna minskning lämnas obeaktad, såvitt angår fordringar, som sammanhånga med den föregående händelsen.

Timar olyckshändelse under fartygets uppehåll i hamn, skall beträffande fordringar, som sammanhånga med händelsen, värdet beräknas efter fartygets tillstånd i hamnen sedan händelsen inträffat.

2. För fordringar, som grunda sig på oriktiga eller ofullständiga uppgifter i konossement eller eljest angå lasten och ej falla in under 1, beräknas värdet efter fartygets tillstånd i lastens bestämmelsehamn eller å den ort, där resan avbrytes, dock att om lasten är bestämd till olika hamnar och fordringar härröra av en och samma orsak, värdet skall beräknas efter fartygets tillstånd i den första av dessa hamnar.

3. För alla övriga fordringar beräknas värdet efter fartygets tillstånd vid resans slut.

257 §.

För bestämmande av redareansvaret skall fartygets värde ökas med:

1. tio procent av värdet vid resans början;

2. ersättning eller haveribidrag i anledning av skador, som uppkommit å fartyget efter resans början och icke blivit avhjälpta.

258 §.

Med dräktighet förstås i detta kap. nettodräktigheten, för maskindrivet fartyg ökad med det maskinrum, som vid bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten.

259 §.

Härröra fordringar, som avses i 256 § 1, av en och samma eller flera i samband med varandra stående olyckshändelser och skall förty, enligt vad där sägs, redareansvaret för var av dem på enahanda sätt bestämmas, njute de jämte varandra betalning ur ett gemensamt ansvarsbelopp efter den förmånsrätt, som må vara förenad med stadgad sjöpanträtt. Samma lag vare beträffande fordringar, varom i 256 § 2 och 3 sägs och för vilka fartygets värde i en och samma hamn är bestämmande.

De, som äga rätt till ersättning för skada å person i följd av en och samma eller flera i samband med varandra stående olyckshändelser, skola jämte varandra njuta betalning ur det särskilda belopp, varom i 255 § andra stycket sägs. Förslår det ej, njute de för återstoden betalning jämte övriga borgenärer efter ty ovan sägs.

260 §

Vill redare åtnjuta begränsning av ansvarigheten, ligge å honom att föra erforderlig bevisning om fartygets värde vid de avgörande tidpunkterna, om storleken av de i 257 § 2 avsedda belopp och om fartygets dräktighet.

261 §.

Uppstår tvist om beräkningen av det belopp, vartill redareansvaret är begränsat, eller om beloppets fördelning mellan särskilda fordringsägare, må saken hänskjutas till utredning och avgörande av dispaschör i fartygets hemort eller där dispasch för den ort vanligen upprättas.

Dispaschören åligger att genom kungörelsen som tre gånger införes i allmänna tidningarna samt i annan tidning, genom vilken offentliggörande på ändamålsenligaste sätt kan ske, anmana dem, vilka saken angår, att inom viss förelagd tid skriftligen anföra vad de till bevakande av sin rätt akta nödigt ävensom ingiva de handlingar, vilka de vilja åberopa; skolande dispaschören i tillämpliga delar vid dispaschen iakttaga vad för utredning av gemensamt haveri är stadgat i 214 §.

Kostnaden för sådan dispasch vare redaren skyldig ersätta, med mindre borgenär utan skäligen orsak hänskjutit saken eller föranlett dess hänskjutande till dispaschör.

262 §.

Har redare till befrielse från kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, ställt säkerhet för fulla ansvarsbeloppet, må den av honom åberopas jämväl till hans fredande mot samtliga övriga borgenärer, vilkas betalningsrätt är inskränkt till samma ansvarsbelopp; och äge envar sådan borgenär äska förklaring att säkerheten avser även hans fordran. Har säkerhet ställts för lägre belopp eller är särskild säkerhet ställd för envar av flera fordringar, vare verkan därav i hänseenden som nu sagts, där parterna ej åsämjas, att bedöma efter omständigheterna, med iakttagande likväl av att säkerhet utöver fulla ansvarsbeloppet ej må krävas.

263 §.

Har redaren utbetalt vad enligt ovan givna bestämmelser om begränsning av ansvarigheten ålåg honom att utgiva och visar sig sedan annan borgenär äga lika eller bättre rätt till betalningen, vare redaren dock icke till vidare betalningsskyldighet förbunden, där antagas må, att han när betalningen erlades eller, om den skedde enligt laga kraftvunnen dom eller dispasch, när denna meddelades icke ägde och ej heller genom vederbörlig undersökning kunnat få kunskap om den andres fordran.

Borgenär, som sålunda uppburit vad rätteligen bort tillkomma annan, svare därmed för den andres fordran, där han om samma fordran ägde kunskap, när han erhöll betalningen.

264 §.

I mål om gäld, för vilken ansvarigheten är begränsad, må, där redaren det äskar, förordnas att med verkställighet skall, såvitt angår annan egendom än fartyget, frakten och sådana fordringar, i vilka enligt 263 § sjöpanträtt åtnjutes, anstå under tid, som prövas nödig för försäljning av fartyget och fördelning av köpeskillingen mellan fordringsägarna. Är sådant förordnande ej meddelat, må, där utmätning sökts, utmätningssmannen på begäran medgiva anstånd, varom nu sagts.

265 §.

Vad i detta kapitel stadgas skall äga tillämpning jämväl där underbortfraktare av ett fartyg, den, till vilken fartygs ägare överlåtit fartyget att nyttja det till sjöfart för egen räkning, eller fartygs ägare, som ej är redare, är ansvarig i fall, som omförmälas i 254 §.

266 §.

Om i främmande stats lag äro för svenskt fartyg givna strängare ansvarighetsregler än ovan stadgas, äger Konungen förordna, att motsvarande regler skola här i riket tillämpas för fartyg, som hör hemma i den främmande staten.

Utdrag av protokoll, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 14 januari 1964.

N ä r v a r a n d e:

justitieråden ROMANUS,
DIGMAN,
NORDSTRÖM,
regeringsrådet HOLMGREN.

Enligt lagrådet den 20 december 1963 tillhandakommet utdrag av protokoll över justitiedepartementens ärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 22 november 1963, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättade förslag till 1) *lag om ändring i sjölagen* och 2) *lag om ändrad lydelse av 62 § utsökningslagen*.

Förslagen, som finnas bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av lagbyråchefen Ove Rainer.

Lagrådet lämnade förslagen utan erinran.

Ur protokollet:
Stig Granqvist

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 17 januari 1964.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, lagrådets den 14 januari 1964 avgivna utlåtande över de till lagrådet den 22 november 1963 remitterade förslagen till

- 1) *lag om ändring i sjölagen och*
- 2) *lag om ändrad lydelse av 62 § utsökningslagen.*

Föredraganden anför.

Lagrådet har lämnat förslagen utan erinran. I enlighet med vad jag anför till statsrådsprotokollet den 22 november 1963 bör vid ratificering av 1957 års Brysselkonvention angående redareansvarets begränsning förbehåll göras enligt (2) (a) och (b) i slutprotokollet till konventionen. Vidare torde förbehåll böra göras enligt (2) (c) i slutprotokollet.

Föredraganden hemställer, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition till riksdagen

dels jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga lagförslagen,

dels ock föreslå, att riksdagen godkänner den i Bryssel den 10 oktober 1957 antagna konventionen angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö, dock med förbehåll enligt (2) (a), (b) och (c) i slutprotokollet till konventionen.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Margit Hirén